1.7.43	Korsö	Flyganfall Hook van Holland
1.7.43	Bernicia	-"- -"-
1.7.43	Mansuria	-"- -"-
1.7.43	Kattegatt	-"- -"-
2.7.43	GG 451 Drott	Minskadad 25′NW Skagen
9.7.43	Scandinavia	+ Torpederad N. 7° 58′- W 48° 6,5′
14.7.43	Korsö	Minskadad Rotterdamkonvoj
16.7.43	GG 248 Nippon	+ Minsprängd 62′W Hirtshals
16.7.43	GG 392 Niord	Minskadad NW Hirtshals
18.7.43	Maria Gorthon	Flygattack Rotterdamkonvoj
19.7.43	Vidar	+ Minsprängd off Terschelling
19.7. 43	Oswin	Minskakningar Rotterdamkonvoj
23.7.43	Pegasus	+ Torpederad S. 28°5′- O. 37° 40′
23.7.43	Viking	m/tbåtsanfall mot Rotterdamkonvoj
24.7.43	Sif	Bombad i Heröya, Norge
24. 7 43	Familjens Hopp	+ Bombad i Heröya,Norge
25.7.43	Hildur	Bombskadad i Hamburg
25.7.43	Nämdö	Bombskadad i Hamburg
26.7.43	Rigel	Flygattack i engelsk konvoj
26.7.43	Rex	Flygattack Bremerhaven
28.7.43	Gapern	Sänkt i Hamburg under bombraid

28.7.43	Ariel	Bombskadad i Hamburg
~~28.7.43~~	~~Bur~~	~~Bombskadad i Hamburg~~
1.8.43	Bur	Explosioner, stormskador i konvoj
2.8.43	Karlshamn	Kollision i Aden Bay med ss Clan Lamont
4.8.43	Kisa	7 minskakningar i Rotterdamkonvoj
5.8.43	Frans Gorthon	Minskadad i Kielbukten
6.8.43	T-3	Beskjuten vid Varberg
8.8.43	Kjell	Kollision i Brunsbüttel med Lille M.
8.8.43	Lille Matthiesen	-"- -"- med Kjell
11.8.43	Normandia	Trippelkollision i Brunsbüttel
12.8.43	Illern (ubåt)	Rammad & sänkt av ms Birkaland Kalmarsund
12.8.43	Birkaland	Rammat ubåten Illern i Kalmarsund
15.8.43	Svea	+ Grundstött N.Bolangen,Litauen
19.8.43	Diana	Tre minexplosioner i Rotterdamkonvoj
25.8.43	VG 50 Sälen	Ubåtskollision i Kattegatt
25.8.43	GG 141 Hermon	+ Sänkt av tyska minsvepare 20′N Hanstholm
25.8.43	GG 250 Westkusten	+ Sänkt av tyska minsvepare, alla döda
2.9.43	GG 483 Tyko	Beskjuten av jagare NW Hitshals
2.9.43	Svea Reuter	Flygtorpederad i Rigabukten
2.9.43	-"-	Tillägg om ryskt flyg/ubåtar 1943-45
4.9.43	GG 84 Siljan	Beskjuten av jagare 14′N Skagen
12.9.43	Havsbris	Kollision i Brunsbüttelkog
12.9.43	Kolsnaren	Sjunkbombsexplosioner i HX-konvoj
15.9.43	Valen	Minskadad tvärs Möens Klint
22.9.43	Gallia	Bombad i Emden
24.9.43	Inez	Beskjutning vid Rostock
27.9.43	Gundborg Segrell	Bombad i Bremen
27.9.43	Ingvar	Flygattack vid Hubert Gatt.Borkum
27.9.43	Björkö	-"- -"-

1) BERNICIA 1.7.43

FEM MALMLASTADE SVENSKA FARTYG I BOMBREGN VID HOOK VAN HOLLAND.

Rapport

Avgick tis 22.6.43 från Oxelösund dest. till Rotterdam. Rumslast 2410 ton järnmalm (crushed Grängesberg iron ore) Djupg F 18'4"- A 18'6" 22 Ombv. Flyganfall tors 1.7 kl 12 strax innanför angöringsbojen till Hook van Holland. NNW 4, moderat sjö,klar sikt. Vakthavande Befh och BO. Ingen skadad. Fartyget satt på grund för att ej sjunka. Ett stort hål i bordläggningen BB, hål i No 1 vattentäta skott både över ochunder huvuddäck,hål i kättingbox-skott och förpiktank, hål i STB bordläggning samt skador av maskingevärs - och kulspruteeld å skorsten, däckshus,rigg, luftrör, master,bryggbraaiärer, lastbommar, ångrör, ,ivbåtar och flottar. Satt på grund med 9 knops fart. Flott efter 25 timmar 50 minuter sedan c:a 400 ton malm lossats från för-skeppet.Tre bärgningsfartyg och dykare tätat provisoriskt,och länspumpat förskeppet samt 6 bogserbåtar hjälpt till vid flottagningen.

Rotterdam 5.7.43
Wilhelm Leandersson
Befh

Journaldutdrag

Tis 22.6 20.45 avgått Oxelösund. 2415 ton malm. Djupg F 18'4"- A18'6"

Fre 25.6 22.55 ankrat Altenbruch redd i avvaktan på konvoj.

Tis 29.6 kl 09 lättat o fortsatt i konvoj. Två kraftiga minexplosioner i närheten kl 23.50-23.55. Fartyget skakat kraftigt.

Ons 30.6 kl 02.35 två kraftiga minexplosioner i närheten,skakat kraftigt. Kl 13 hela konvojen till ankars på Helders redd.

Tors 1.7 kl 03 lättat ankar och hela konvojen fortsatt.Kl 11.45 passerat angöringsbojen utanför Hook van Holland. Kl 12 angreps fartyget häftigt av flera engelska bombplan varvid fartyget träffades av en bomb samt av maskingevärs- och kulspruteeld.Bomben träffade förut STB och gick rätt igenom STB bordläggning in i kabelgattet där den exploderade och sprängde ett stort hål i BB bog samt hål i kättingboxskottet, i No I vattentäta skott samt i förpiktanktaket så att vattnet forsade in i förliga last-rummet och fartyget började hastigt sjunka med förskeppet. Omdelbartt satt högsta möjliga fart framåt för att om möjligt få fartyget in på grunt vatten. Kl 12.25 passerat inseglingspirarna. Kl 12.35 satt fartyget på grund i närheten av HvH. Strax därefter kom tre bägningsfartyg, B.S.2, B.S.6., och B.S.11, jämte dykare till assistans under ledning av hamnkaptenen i HvH och påbörjade genast tätnings-och länspumpningsförsök men vattnet fortfor att stiga och kl17 låg fördäcket c:a 3' under ytan. Under e.m. kom ytterligare tre mindre båtar till hjälp med länspumpning.

BERNICIA 1.7.43

Vattnet från förliga mellandäcket trängdd genom träskottet i mellandäck vid lucka 3 och ner i kolboxen samt därifrån in i eld-och maskinrum. 2 båtar börjat pumpa därifrån men vattnet steg det oaktat till c:a 3½ meter över durkarna.Frånmellandäck trängde även vattnet in i proviant-förrådet och trots att provianten skyndsammast bars från förrådet upp i salongen förstördes en del proviant. Fartyget sattes på grund c:a 2½ timmar efter lågvatten ochvid högvattnet steg sedan vattnet över trösklarna och trängde in i salongen och i hytter i salongshuset.Provianten flyttades så fort sig göra lät BB på en av bärgningsångarna och togs ombord igen efter fartygets ankomst till Rotterdam.Beställt pontonkran och läktare från Rotterdam och hållit på hela natten med länspumpning. Haft 4 bogserbåtar till hjälp för att hindra fartyget att glida ut på djupare vatten. Vid bomb-explosionen försvann eller förstördes alla de inventarier och däcksförnödenheter som förvarats i kabelgattet. Vind NNW 4, skyad luft, god sikt. Assuransen ombud i Rotterdam, J.H.Meyer & J.de Jong underrättats.

Fre 2.7 fortsatta länspumpnings- och tätningsförsök. Kl 07.30 pontonkran och 2 läktare kommit långsides,kl 08 börjat lossa från förskeppet,hållit på till kl 12.45,lossat c:a 400 ton malm. Där bärgningsfartyg och bogser-båtar legat långs sidan kröktes brädgång och stöttor på STB sida midskepps, räcket på båda sidor på fördäck och längs akterdäckets BB-sida. Kl 13,vattnet i förrummet har nu sjunkit till c:a 3′under mellandäck och till caa 1′över durkarna i pann-ochmaskinrum. De båda stora bärgningsfartygen B.S.2 och B.S.11 samt 6 bogserbåtar börjatmed flottagningsförsök och kl 12.45 kom fartyget flott. Anlänt under bogsering till Rotterdam kl 17.45 och förtöjt i bojar för o akter i Waalhaven. Bärgningsbåten "Holland I " stannat långs sidan och pumpat i förrummet sedan de två stora bärgningsfartygen på order av myndigheterna avgått till Hook van Holland. Inte kunnat hålla läns.

Lör 3.7 strax efter midnatt kom 2 bogserbåtar för att hjälpa tillmed pumpningen, men vattnet stiger i förrummet varför assuransens ombud underrättats. Kl 05.30- 07.30 anlände ytterligare 3 båtar för att hjälpa till med pumpningen. Kl 07.25 kom 2 kranar långs sidan . Kl 07.45 börjat lossa i förskeppet och kl 11 även i akterskeppet. Fortsatt med länspumpningen till kl 14.15 då hela förskeppet varläns. Pumpbåten Meermin och bog båten Hector stannat kvar långs sidan för assistans till kl 16.30.All last utlossad kl 18.45.

Sön 4.7 kl 09 avgått från Waalhaven ass. av 2 bogserbåtar och hamnlots. kl 10.30 anlänt och förtöjt i flytdockan vid Rotterdamsche Droogdok Maatschappij NV. Kl 13 var fartyget torrsatt. Ass.ombud besiktigat.

Mån 5.7 Följande skador ha hittills observerats:

BERNICIA 1.7.43

Sßort hål i bordläggningen i BB bog från 4de till 8de spantet förifrån och från 3′under shelterdäck till 1′under mellandäck (förpiktanktaket);spanten bortslitna, hål i förpiktanktaket BB c:a 4′x 4′,en del hål med ca 6″ diam. i No I WT skott ovan mellandäck,stort hål i kättingboxskottet BB, strot hål i mellandäck mellan BB kättingbox och bordläggningen, ett hål 1′diam i STB bordläggning mellan spant 4 och5 förifrån ca 3 meter under shelterdäck (där bomben gick in),stringers,spant och stöttor i kabelgattet samt skottstag demolerade, luckorna till kättingbox och kabelgatt uppslaga,backdäcket har lyfts något,flera maljor sprängda och stolpat borta på BB ankarkätting, - Beskjutningsskador: Förliga topplanternan och Ians och 2ans topprep BB genomskjutna, kulhål i masten mellan lucka I och 2, ca 3″-kulhål i Ians STB lastbom, kulhål i salongsskottets STB-sida, kulhål i undre bryggans däckshus STB, kulhål i teakdörren till salonshuset STB på akterkant, brygg-barriären runt övre bryggan samt gnisthytten genomskjuten på flera ställen, båra eldrumsluftrören och kolboxens STB luftrör genomskjutna, ångvisslans ångrrö och skorstenslejdaren genomsjutna, två hål i skorstenen, motorlivbåten genomskjuten, splittersakdor på STB livbåt och taljelöpare, 3 av faten till akterflotten genomskjutna, buckla efter kula i 5ans B[b] lastbom. Dessutom under bärgningen uppstått skador på brädgång och stöttor midskepps STB mm. I dockan upptäcktes att rodret krökts 15 grader åt STB. Bucklor i botten i tank I , em buckal i förpiktanktaket. Andra skador kan ha uppstått som ännu ej observerats.

Tis 6.7 Efter inventering befamns att följande proviant förstörts eller försvunnit: 60 kg farinsocker, 2 kg bitsocker, 80 kg rågmjöl, 8 kg potatsmjöl, 50 kg vetemjöl, 800 skorpor, 15 kg havregryn, 5 kg manmagryn, 10 kg lingonsylt, 12 kg spisbröd, 10 limpor, 3 kg medvurst, 5 kg rökt skinka, 11 kg tobak, 1860 cigaretter. Däcksförnödenheter: 5 st luckpresenningar, kablar, wires, färger, blyvitt, zinkvitt etc
Ass. ombud obs. att båda ankarklysen spräckts o klystavlorna skadats. Måste förnyas.

Ons 7.7 Vid undersökning av inventarier i livbåtar o flottar befanns att 2 st wt behållare i akterflotten genomskjutits och innehållet förstörts. Den ena behållaren innehöll 2/3 flaskor 3-stjärnig cognac,den andra bl.a 4½ kg coklad och sjukvårdsartiklar mm. Dessutom har en 11′åra till motorbåtengenomskjutits.

Ons 11.8 Observerat att bord o stolar i salongen lossnat i limningen samt att panelen å skotten skadats p.g av fuktighet från det vatten som 1-2.7 inträngde i salongen.

Fre 13.8 Lyft ur stången till förmasten o tagit ner den på däck.Stången blivit skadad av kulor o splitter på flera ställen, nystång kan ej anskaffas i Rotterdam.

Rotterdam 16.8.43

Wilhelm Leandersson befh

BERNICIA 1.7.43

Maskindagboken

Tors 1.7.43 lättat och fortsatt kl 03. Omväxlande fart. Flyganfall kl 12. Fartyget skadat i förpiken och läcker i skottet åt rummet. Order attt köra högsta möjliga fart kl.12.04, kl 12.35 hade fartyget tagit botten och maskin fick arbeta för halv maskin till kl 13.10 då maskin stoppades. Fyrarna rakades ur samtliga eldstäder. Pumparna gick för länsning av maskinrummet så länge ångan varade. Samtliga bottenkranar och tunnelluckan stängdes och vakten lämnade maskinrummet kl 14.15. Efetråt steg vattnet i eldrum och maskinrum c:a 3½ meter över durkarna.

Rotterdam 9.7.43

Gustaf Andersson Övermaskinist — H.Nyman Mask. — W.Leandersson Befh

---

Crew list

Befh Wilhelm Leandersson, Övre Husargatan 33, Gtbg, 5.5.93 i Tegneby(26.43)
Ie styrman Johan Peter Johansson, 4.3.90 i Brunnby (20.5.43)
2e styrman Knut Lennart Filip Plomgren, 10.5.11 Gtbg
Chief Gustaf Johan Andersson, 24.3.83 Gtbg (Sedan 1941)
Maskinist Josef Henrik Elias Nyman, 22.6.06 Mjölby
Telegrafist Erik Birger Flodmark, 28.3.93 Västra Vingåker
Stuert Knut Johan Svensson, 19.9.84 Hallingeberg (16.12 42)
Kock Per Axel Botvid Palm, 28.7.13 Karlskrona (24.2.43)
Mässuppassare Tage Henry Wilhelm Larsson, 26.8.20 Raus
Matros Charles Erland Lorentsson, 2.3.93 Lycke (14.12 42)
Matros Per Algot Liljekvist, 28.8.13 Limhamn (24.2.43)
Matros Knut Wilhelm Oscar Nilsson, 9.10.09 Roslagsbro
Lättmatros Sven Olof Widén, 28.12 18 Timrå (3 mån. ombord)
Jungman Simon Helmer Matthias Frinell, 21.11.20 Edebo
Jungman Hans Lennart Forslund, 21.4.26 i Norra V. (Västernorrlands län) (22.6.43)
Donkeyman John Alfred Andersson, 20.3.98 Nykyrka (2 mån ombord)
Smörjare Albin Törner Olsson, 30.3.17 Uddevalla
Eldare Nils Halvard Jansson, 14.4.08 Skönsmon
Eldare Karl Oskar Johansson, 3.12 08xx Färlöv
Eldare Sune Petrus Väinö Grahn, 29.11.09 Kaugasnälva
Lämpare Sture Lennart Liljegren, 18.11.09 Åryd (9.7.42)
Maskinelev Carl Erik Petterson, 28.8.23 Hässleby (2 mån)

Sjöförklaring i Göteborg 3.9.43 kl 10

Sakkunniga: Hamnkapten Sven Lundmark & sjökapten Per Västgerd
Mårten Henriques för SKN

Befh Leandersson: Vitsordat sin rapport. Tätning av hålen efter bomben

BERNICIA 1.7.43

skett med presenningar och gammal manilla.Läcktätare kunde ej användas på grund av de utåtsprängda plåtarna . Planet som fällde bomben nästan rört vid masttopparna.

Ie styrman Johansson: En del matbestick kommit bort, troligen stulna av folk som bitrått vid bärgningen.

Chiefen Andersson: Av försvunna maskinverktyg hade em del gängverktyg senare återfunnits.

Matros Lorentssoh: Vid beskjutningen sökt skydd i färgskåpet på däck.

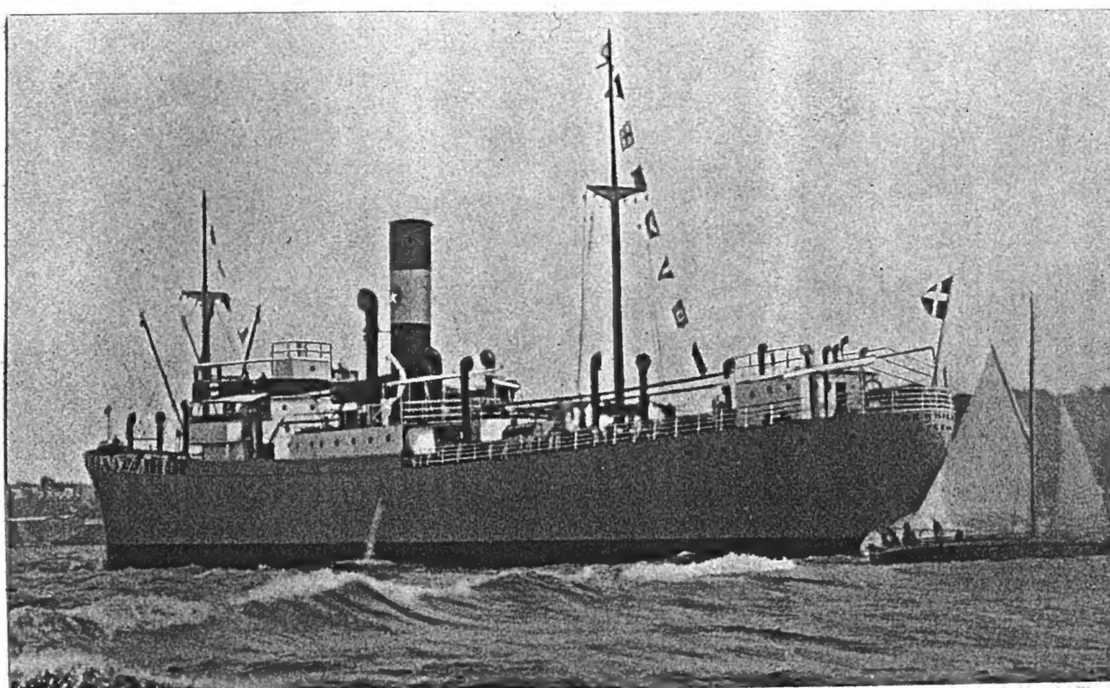
Lättmatros Widén: Stått till ros under beskjutningen.

Jungman Forslund:x Stått utkik på pikluckan och sökt skydd under anfallet.

Maskineleven: Sökt skydd i skansen.

KK memorial 21.10.43

Anfall från luften av engelska bombmaskiner.
Ec officio Bo Bergström



Bernicia

SKN EIII 266

Iltelegram till Sv.Lloyd från agenten i Hamburg .2.7

SEAM Rotterdam mitteilt Bernicia gestern nachmittag durch kriegsanfall beschädigt und innerhalb flussmündung auf strand gesetzt stop Vorraum und maschine unter wasser stop leckage provisorisch abgedichtet und teil ladung gelöscht stop wird denklich heute hafen eingeschleppt stop Meyer de Jong verständigt. (Avsänt av firma Haeger & Schmidt GmbH,Hamburg)

Telegram från SEAM till Sv.Lloyd ,Rotterdam 3.7

(SEAM = Scheepvart en Agentur Maatschappij N.V) Mansuria 2.7. 9.45 ent-

BERNICIA 1.7.43

löscht - stop Bernicia heute nachmittag hafen eingeschleppt stop restpartie wird morgen früh gelöscht und dampfer nach leerstellung eingedockt.

Telegram till SÅAF 5.7 från deras ombud i Rotterdam

Bernicia both bows collision bulkhead and decks damaged stop Forehold boilerroom and engineroom have been filled with water must be cleaned stop must renew 4 plates port bow one plate stb bow 2 plates forepeak deck greater part collision bulkhead and chainlocker stop other plates to remove & fair frames & stringers in way to renew stop rudder twisted must be removed för examination stop boilers to open and clean for examination and piping to test stop recommend in agreement with german authorities permanent repairs which roughly estimated at 60.000 guilders and six weeks time.

Telegram till Lloyd frän agenten i Rotterdam 7.7.

Lloyds surveyor von hiessigen behörden nicht zugelassen nur Germanischer Lloyd stop da Bernicia Lloyds survey braucht bittet kapitän genehmigung für survey durch Lloyds in Rotterdam dort einzuholen stop reparaturdauer ungefähr 6 wochen stop sendet wenn möglich proviant besonders mehl zucker mit nächster dampfer .

Telegram rederiet till Bernicia 7.7.

Asked Lloyds surveyor schoo schiedam supervise repairs for our account stop please contact him stop telegraphing later regarding provisions.

Telegram till Lloyd från agenten i Rotterdam 11.7

Bernicia lloyds surveyor supervising schaden und reparatur für ihre rechnung.

Tel. till Loyd 28.7 från Bernicias befh i Rotterdam

30 famnar ankarkaetting condemned ingen kaetting kan erhållas haer sjoevaerdighetsbevis erhaalles aendaa.

Reparationen i Rotterdam

Reparationen vid de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij nv var till stor del permanent och slutade på FL. 58.075:78 .
Av ett brev till Bernicias befh ,daterat Schiedam 5.7.43, från Lloyds Register i Rotterdam, framgår att de tyska ockupationmyndigheterna förbjudit Llooyds surveyors att följa reparationsarbetet fastän Bernicia är klassad i Lloyds (Se telegram ovan) " I therefore ,sir, have to advise you ,in order to prevent trouble, to let your owners know this question as soon as possible and draw the german authorities attention to these facts.One of our surveyors will be at the Rotterdamsche Droogdok tuesday morning 6th july 1943 to whom you can talk this matter over or come to our

BERNICIA 1.7.43

office if possible. I am ,dear sir, yours faithfully, J.J.Schoo. "
Varvets rep.räkning är 24 sidor lång, daterad Rotterdam 24.8.43, varav 14 sidor avhandlar plåtskador efter bombexplosionen ävensom rep. av rodret, övre roderstocken och handstyrningen. Vissa arbeten måst uppskjutas på grund avmaterielbrist. Rep. i maskinrummet omfattar 7 sidor,bl.a skador på ballastpumpen, M.T. slid -och slidskåp å stora maskinen, genomgång av pannor och all utrustning inkl. dragning av propelleraxeln.

Övriga reparationer: Rörledningar på däck, motorbåtens bordläggning, flotten på poopdäckshuset (bl.a 2 nya fat), riktning av stormport STB, riktning av barriärer på för- o akterdäck, Nr I STB winsch, 5ans BB lastbom, förmast toppen av trä, topplanternan ,salongshusets frontskott och STB-skott, 2 ventiler i reservhytten., träpanel o möbler i reservhytten och telegraf-hytten, träpanel i STB salongsgång, salongshusets STB entrédörr ,teakbarriären på övre bryggan, trälejdaren till karthyttstaket, teakdäckshuset till radiohytten delvis förnyat, träpanel o möbler i befh hytt som skadats av granatgenomslag i STB-skottet, ny trägreting i oentryförrådet ,tvättning av salongsmattorna ,nya stålwirar till nr 1 & 2 BB-bommar mm mm

Framgår ej när rep. avslutades i Rotterdam,men räkningen daterad 25.8.43.

BÄRGARLÖN

J.H.Meyer & J de Jong i brev till SKN 20.8.43 (från Rotterdam)

We have not yet reached an agreement with the salvors.There are 3 parties who have been ordered bythe German authorities to save the ship.~~Thesexpax~~ Those parties do not work together and each puts in a separate claim. The first asks Fl 120.000:- , the second Fl 25000:- and the third has not yet put in a claim but has told us that they are going to claim. These amounts are ridicolous .Especially the first and we have no intention of negotiating on such a basis,nor will we give any guarantee as the ship may not be arrested in the present time.

Dito till SKN 14.9.43

The B.S-boats have no rights ,according to our opinion, as they belong to the Kriegsmarine, who has to assist~~xx~~ boats in convoy.

Telegram från dito till SKN 13.10.43

Bernicia settled with great difficulties for 30.000 Guilders for Hatenboer and Smits lump sum with consent cargo stop if you remit please send 8000 guilders more for other accounts = Meyerkooy

Uppgörelse

L.Smit & Co's Internationale Sleepdienst kvitterade 9.11.43 ut 29925 Floriner i bärgarlön för samtliga 6 inblandade firmor. De andra firmorna var

BERNICIA 1.7.43

Scheepvaart & Bergingsbedrijf Holland, N.V.W.A. van den Tak's Bergingsbedrijf, Nederlandsche Stoomsleepdienst ,PHS van Ommeren's Scheepvaartbedrijf N.V och N.V. Handels & Transport Maatschappij Vulcan.

I nov 43 inkom tyska Marinen till SKN med krav på 22.296:54 kr i bärgarlön vilket krav avvisades av SÅAF för SKN:s räkning. Saken gick till dispache i Hamburg, löst i nov 44. Tysklands sammanbrott kom sedan emellan.

Besiktningsinstrument 6-29.9.43 i Göteborg

Allan Zander besiktigat då Bernicia låg upplagd i Göteborg.
Återstående havriskador reparerats av rederiets eget folk med material och inventarier från rederiets eget lager,men även inhyrda firmor anlitats.

Salongen: Den spruckna panelen på akterskottet förnyas i 2 fält.2st bord, 2 karmstolar, 2 vanliga stolar som gått upp i limningen p.g. fukt rep. ochomlimmas.

Passagerarhytten: Kommodens ena skottskadade sida förnyas av björk. Ventil- och kojgardiner, sängkappa och dörrdraperi förnyas.

Korkmattorna i slaongen, passagerarhytten, tel.hytten,lotshytten och stuerts hytt och i STB och BB gångar,som vattenskadats,förnyas. Trädäcket under mattorna torkas,drives o kittas.

Radiohytten: Klädskåpets kul- och splitterskadade dörr och ram repareras. Högtalaren för gnisten skadad av skott. Repareras
Sockel för reservsändarröret för gnisten i skåpet rep.

Radiopejlapparaten:Ramantennen som bucklats o skadats av skott eller splitter, förnyas, och ackumulator & batteri rep.

BB ankare: 2 längder ny ankarkätting levereras.

Maskinrummet: Genomgång av el.nätet i maskin och på däck.Belysningsmaskinens regulator rep. Den vattenskadade motorn till slipmaskinen rep.

Ångpannorna: Isoleringen på bakgavlarna och manteln förnyas.Sotskåpsluckorna riktas.

På däck: Ny topp till förmasten och en mängd mindre skador åtgärdas. I övrigt förnyelse av en mängd förråd o utrustning

Totalkostnad: 24859:47

Assurans

SKN till J.H.Meyer & J. de Jong,Rotterdam för reparationen 195.891:63 kr
SKN -"- -"- i arvoden etc 9687:49 kr 17.12.43

SKN till rederiet för skador 23.4.45 kr 66.441:69

SKN under 1944 utbetalat för dispache, i advokatarvoden,till Doflein, till Wilhelm Karwan,Hamburg, till SÅAF totalt 9490:90

SKN proveny 31.12.44.lastägarnas bidrag till gemensamt haveri 16036:97

BERNICIA 1.7.43

Attacken helt överraskande

Bernicia, som avmagnetiserats i Holtenau 19.6.43, gick i en nästan helsvensk konvoj med tysk eskort som lättat ankar på Den Helders redd kl 03 tors 1.7. NNW 4, moderat NNW sjö, skyad luft, god sikt. Befh och BO på bryggan. De andra fartygen i konvpjen var Mansuria, Korsö, Kattegatt och Sif samt två tyska lastfartyg. Kl 11.45 passerat angöringsbojen vid Hook van Holland och därifrån styrt mot inlopspirarna 6 ' därifrån. Kl 12 anföll de engelska planen helt överreskande xxx med bombfällning och mördande eld.Utkiken jungman Forslund på backen kastat sig ner vid pikluckan, matros Lorentsson sökt skydd i färgskåpet på däck, chiefen och donkeyman sökt skydd i maskin, maskineleven Petterson ,på väg till maskin, rusat ner i skansen och kastat sig under kojen med armarna över huvudet, befh och BO kastat sig in i den splitterskyddade styrhytten. Ett tvåmotorigt bombplan,som nästan klippte av masttoppen på förmasten, fick en en bombfullträff i förskeppet samtidigt som kulor visslade över däcken. Befh slog full fart fram i maskin sedan han sett bombexplosionen i kabelgattet för att få in fartyget på grundade vatten. Kl vardå 12.04. Lättmatros Widén stod till rors under hela anfallet. Kl 12.25 passerade Bernicia med djupt nersjunket förskepp med 9 knop hamnpirarna och sattes 10 minutersenare på grund på en sandbank. Läcktätare inte kunnat användas på grund av de utsprängda plåtarn i BB bog.Maskin fortsatt att gå med ½ fart till kl 13.10 då den stoppades och fyrarna xxxxxxx rakades ur samtliga eldstäder. Vattnet steg då över durkarna i eld- och maskinrummen. Kl 14.15 lämnade alla maskinrummet sedan alla bottenkranar stängts ävensom tunnelluckan. Kl 17 låg hela fördäcket under vatten trots massiv pumpinsats från 6 bärgningsfartyg, och xxxxxxx smutsigt flodvatten steg över durkarna i salongen, reservhytten, stuert hytt, lotshytten och tel hytten och fyllde helt provianförrådet i däcket därunder. Stuert och 6 man burit upp allt i förrådet, först till salongen och sedan över till en tysk bärgningsånare långsides. - Bernicia, Korsö och Kattegatt råkade mest illa ut av de 5 svenska fartygen. Mansuria, men malmlast från Oxelösund, befh Sten Rydberg, undkom med två spräckta ventilglas,ett i expeditionshytten och ett i en manskapshytt akter.Hon anlände till Rotterdam kl 15.40,likspm Sif vars brygga träffats av en projektil som gått igenom styrhytten utan att explodera.

HISTORIK

Lastångare på 1450 brton byggd 1920 i Oscarshamn av stål. L.83,5 B 12,4 Tillhörig red AB Svenska Lloyd (K.R.Bökman) I Göteborg.Sjösatt 20.11.19 lev 17.7.20x Något förminskad Anglia-typ, med kryssarakter. 2870 dw 820 ihkr triplemaskin av varvets fabrikat. 5 stora luckor varav nr 3 mellan brygg- och båtdäckshusen. 2 master. 8 st ångwinschar,10 Mannesmanbommar.

BERNICIA 1.7.43

Första svenska fartyg med installation för oljeeldning av de 2 ångpannorna med 13′9″ diam och 11′6″ längd för 180 lbs ångtryck. 10,5 knop på last. Självtippande askhiss. Oljetankar i dubbelbotten. - I brygghuset salong, xxdaxxxxk reservhytt,stuertshytt,befh inredning ,radiohytt etc Skott och möbler i salong,trappa,reservhyttoch befh hytt i mörkpolerad björk. - 2-manshytter,mäss o tvättrum i poopen. På bryggan bl.a två Lord Kelvin-kompasser, maskintelegraf, docktelefon till poopen, el morselampa för nattsignalering. - På resa Göteborg-Marseille var Bernicia 27.10.36 när undergång i orkanaatad storm i Nordsjön med sjön in från BB,då en skyhög brottsjö ,som måste ha varit ett grundbrott över ett okänt grund, helt krossade såväl undre-som övre bryggorna och båda livbåtarna .

Bryggbarriäern klämdes platt med däck och av styrhytten återstod järnkonstruktionen och några teakbrädflisor. Befh C.R.Andersson blev hängande med halva kroppen utombords,skadad i ryggen,armarna och huvudet,men höll fast i en wire och kunde räddas ombord. Telegrafisten Cardell bröt ena armen. En grov 3-tons lastbom av stål på fördäck krökts. Bernicia kom med nödstyrning in till Esbjerg 29.10 och måste bogseras av Röda Bolagets Fritjof till Göteborg dit man kom 6.11.36. Rep. gick på 200.000:-kr - Tre gånger 1937 prejades hon av Francofartyg i Medelhavet och infördes till Ceuta men släpptes utan lastbeslag - 16.3. 41 kolliderade Bernicia i konvoj på resa Kristiansand-Bremen med Göthabolagets Burgundia i tät tjocka4′N. Helgoland. Burgundias stäv krossade Bernicias utsvängda BB- båt och anställde plåtskador över VL innan fartygen försvann ur sikte för varandra i tjockan. Burgundia undkom med krökt stävskena. - 26.2.43 fick Bernicia nedre delen av stäven krossad vid grundkänning vid Inre Lekskär Stora Sillesund.- Bernicia såldes i maj 1955 till Aug. Bolten i Hamburg och fick namnet Hunneberg. Våren 1958 gick hon vidare till Alexandria (D.Kapotas) och gavs namnet Master Fouad K, under Libanonflagg.

HEMLIG

2) KORSÖ 1.7.43

FEM SVENSKA MALMLASTADE FARTYG I BOMBREGN VID HOOK VAN HOLLAND

Rapport

Avgick Luleå tis 15.6.43 destinerad till Rotterdam med last av 4346 ton järnmalm. Djupg F. 20'1" - A 20'1" 27' ombv
Flyganfall tors 1.7. kl 12.00 c:a ½' utanför piren vid Hook van Holland. Vind N 2-3, nordlig dyning,klar sikt. Befh och BO på bryggan,utkik på backen. Jungman Lambertsson och lättmatros Linde skadade. Jungman Lambertsson avled av sina skador på lasarettet i Haag och begravdes i Rotterdam mån 5.7 Linde vårdas på lasarettet i Haag.Skadorna ej av allvarligart. -Fartyget fick bryggan, livbåtarna, lastbommarna,masterna samt skrovet och midskeppshuset genomskjutna av ksp-eld.

Journalutdrag

Tis 29.6 avgått i tysk konvoj från Cuxhaven.
Tors 1.7 kl 12 utsatts för flyganfall utanför Hookbvan Holland.Anfölls med bomber och torpeder vilka dock ej träffade. Samtidigt besköts fartyget intensivt med kulsprutpr. Lättmatros Linde och jungman Lambertsson svårt skadade. Betydande skador uppstod på överbyggnad och livbåtar.Flera skotthål i skrovet över vattenlinjen. Kl 12.45 fåttlots vid HvH och avlämnat de skadade till ett sjukvårdsfartyg.Lambertsson var medvetslös. Kl 15.20 förtöjda i Rotterdam.
Fre 2.7 ombud för assuransen och en tysk expert besiktigat skadorna och vidtagit åtgärder för nödvändiga reparationer för fartygets förestående resa. Erhållit meddelande att Lambertson avlidit på kvällen 1.7 på sjukhus i Haag.
Ons 7.7 kl 16.15 färdiglastade. 3886 ton koks varav 836 ton på däck till 4 meters höjd för o akter. 25 ombv. Djupg F 20'1" - A 20'1"
Tors 8.7 förtöjda i bojar Waalhaven no 16 i avvaktan på konvoj. ~~xxxxxx~~
Legat där till ons 14.7
Ons 14.7 09.40 under lots ledning avgått ass. av bogserbåt och båtmän.
Kl 12.3" lämnat lotsen vid Hook van Holland och gått in som nr 2 i konvoj under BO:s ledning. Kl 14.30 ,lat N 52 8,3'- O.4 8,3',i SW dyning ,WSW 3, klar sikt, befh och BO på bryggan,utkik på backen, inträffade en kraftig explosion vid fartygets akter och en stor vattenpelare slog upp över akterskeppet och trängde in i akterinredningen. Ingen skadad ombord. Pejling av tankar och rännstenar visade inget läckage men vatten trängde in i tunneln från akterpiken. Då länsning skulle påbörjas konstaterades att samtliga länsrör till aktertankar och akterpik voro avslagna. Provisoriskt reparerat länsanordningen till tunnelgropen och påbörjat länsning av det vatten som inträngde från akterpiken,samt tillfälligt tätat läckan. Kontinuerliga

KORSÖ 1.7.43

pejlingar visade att vattnet steg i akterpiken varför denna måste vara läck även från utsidan. Betydande skador uppstått vid explosionen såväl i maskin som på däck och i salongs-och hyttinredningen. Samtliga överfall till propelleraxelns lager bräckts sönder och propellerhylsan spräckts. XX I det närmaste alla inventarier av glas & porslin krossats. Meddelat konvojbefälhavaren att vatten inträngde i akterskeppet samt att fartyget på grund av maskinskada ej kunde göra mer än 3/4 fart. Frågat om vi kunde gå in till Yjmuiden men fått order att återgå till Rotterdam. Då explosionen inträffade befann sig Korsö på anvisadplats i konvojen . Kl 15.20 vänt ochstyrt mot HvH föregången av en minsvepare och eskorterad av 2 förpostbåtar. Kl 18 kom 2 bogserbåtar och erbjöd assistans som avvisades då den ej ansågs nödvändig. Kl 18.20 fått lots vid Hook van H. Kl 22 förtöjt i Waalhaven, ass. av 2 bogserbåtar och båtmän. Djupg. F. 19′8′′- A 20′7′′. Båda ankarna ute.
Tors 15.7 ombud för assuransen och tyska experter verkställt en första besiktning.De bedömde att hela däckslasten och större delen av rumslasten skulle lossas varefter fartyget måste i torrdocka. Kl.16.30 förhalat till lossningskajen.Börjat lossa med 2 kranar kl 16.30
(Om minsprängningen se separat på 14.7.43)

Telegram Rotterdam 2.7.43 till beskickningen i Berlin

"Schwed. Dampfer Korsoe leicht beschädigt in Rotterdam angekommen .Jungmann Arne Lage Lambertsson schwerverletzt an land gebrcht und am 1.7 gestorben. Leichtmatrosen Goesta Roland Linde verletzt im Krankenhaus Haag. Nicht lebensgefaehrlich. Bitte verständiget Reederei Rex Stockholm. = Schwedische Betreuungsstelle."

(Av Arvid Richert,Berlin ,sänts vidare till UD i anslutning till dagens telefonsamtal von Essen- Leijon. Kopia till KK 9.7 för förtrolig kännedom.)

Crew list

Befh Bengt Gotthard Isberg, Olaus Magnus Väg 47,Hammarbyhöjden, 22.10.08
Ie styrman Nils Johan Walter Nilsson,Vegagatan 17, Sthlm, 26.5.11
2e styrman Gunnar Henry Henriksson, Kivik, 16.9.88
3e styrman Björn Rutger Aurell, Vintergatan 19, Sundbyberg, 29.9.14
Chief Erik Gunnar Jeansson, Osbygatan 17,Malmö, 21.4.87
Ie maskinist Idoff Charles Jönsson, Nyland, Multrå, 26.7.83
2e maskinist Karl Henry Bengtsson, Västra Dalgatan 9, Malmö, 27.1.86
Stuert Hans Nils Emanuel Jönsson, Skepparegatan 4,Simrishamn, 9.7.11

Forts.

KORSÖ 1.7.43

Crew list forts

Kock Oscar Elving,Svensson, Bussevik, Misterhult, 20.10.07
Mässuppassare Bror Manne Allan Jönsson, Henrik Smithsgaan 13,Malmö,26.3. 23
Matros Stanislaw Ziemniak, Håkan Lundbergsgatan 2,Hälsingborg, 26.1.11
Matros Gustav Harry Olsson, Stadsägan 449, Karlshamn, 3.2.02
Matros Karl Johan Petterson, Storgatan 12, Luleå, 28.7.96
Lättmatros Axel Erik Alvar Fredriksson, Resby 2,Kvarnlyckan, 10.7.05
Lättmatros Frans Gunnar Hansson, Torngatan 34, Malmö, 21.9.22
Lättmatros Oivo Toinio Lehtonen, Seskarö, 19.7.17
x Lättmatros Gösta Roland Linde, Roslinsvägen 18d, Malmö, 19.2.24 (skadad)
Jungman Karl Ingvar Karlsson, Torsgatan 2,Haparanda, 7.1.26
+ Jungman Arne Lage Lambertsson, Höven,Resele, VNL, 28.2.18 i Tierps församling Uppsala län
Donkeyman Gustav Bernhard Hallkvist, Karl Gustavsgatan 23,H-b, 22.9.99
Smörjare David Emanuel Lindström, S:a Långgatan 24, Landskrona, 6.6.04
Eldare Albin Kristian Björnsson, Upplandsbodarna, 1.3.10
Eldare Sven Juno Friberg, Slottsgatan 8, Landskrona, 29.5.20
Eldare Erik Ingvar Karlsson, Stadsägan 41 L, Oscrashamn, 18.5.17
Lämpare Sven Harald Ingmar Virf, Hellerö, Gamleby, 2.12.17
Lämpare Gustav Manfred Magnusson, Alrunegatan 12,Malmö, 16.9.09
Lämpare Karl Emil Karlsson, Liden 48,Hälsingborg, 24.5.15

Sjöförklaring i Stockholm 14.9.43 kl 10

Sakkunniga anders Edgren & Ernst Perno: inga frågor.
Vid båda tillfällena var befh, 3e styrman & 2e maskinisten vakthavande.

Flyganfallet

Befh: Anfallet kom överraskande. Beskjutningen börjat c:a 3 sekunder efter det planen upptäckts från fartyget. Lättmatros Linde stod tillrors inne i styrhytten som var skyddad av cementplattor överbyggda med trä. Linde skadades av en grantkula som slagit igenom skyddet. Linde numera utskriven från lasarettet i Haag och tillbaka i Sverige.- Jungman Lambertsson var på väg från manskapshytterna i poopen upp till bryggan för att avlösa Linde vid rodret och antagligen hade inte anfallet börjat då han gav sig iväg.

Ie styrman: I sin hytt vid flyganfallet. Enligt uppgift från de medföljande Xmedföljande tyska marinsoldaterna påträffades Lambertsson liggande vid uppgången till bryggan.

3e styrman: Befann sig på bryggan.

2e maskinisten: Varit i maskin. Maskinen gått full fart framåt under anfallet med undantag för en kort stund då den varit stoppad (på grund av att Korsökommit för nära det framför gående fartyget,enligt befh.)

KORSÖ 1.7.43

Jungman:Karl Ivar Karlsson: Utkik på backen vid flyganfallet.

Minsprängningen

Ie styrman: Var i sin hytt vid minexplosionen. Hytten "rasat ihop" men Nilsson undgått att skadas. Då han kom utrusande ur hytten möttes han av inrusande vattenmassor som kastats upp av explosionen.

3e styrman: Haft vakten på bryggan.Vitsordat befh rapport.

2e maskinisten: Haft vakten i maskin . -"-

Matros K.J.Petterson: Till ros vid explosionen.

Lättmatros Fredriksson: Utkik på backen. Sedermera stått till rors från det fartyget kl 15.20 vänt och styrt mot Hook van Holland.

KK memorial 2.11.43 Ej för publicering

Nr 136 H

Orsak till olyckan: 1) Fartyget, som framgick i tysk konvoj,anföllls av engelska flygmaskiner.

2) Av allt att döma har fartyget passerat i närheten av någon från luften nersläppt akustisk- eller magnetisk mina,vilken icke exploderat förrän fartygets propeller varit något 10-tal meter från kraftkällan.

Ex Officio
Bo Bergström

SKNEIII 275

Telegram till Rexbolaget 2.7 från agenten i Rotterdam

Korsoe angekommen donnerstag 16 uhr entloescht voraussictlich sonnabend morgen bunkerrest 60 ton punkt notreparatur fuer kleine schaden notwendig punkt leichtmatrose linde jungman Lambertsson bei unfall verletzt in hospital gebracht = Isberg Drieringen +

Report of survey

Ch. Lübsche & A.Kuipers 2.7.43 besiktigat i Waalhafen,Rotterdam.

BB lifeboat damaged & rudder broken.

STB lifeboat damaged, hole in 2 airtanks,one oilcan and boat cover.

Foredeck liferaft damaged, airtanks holed.

Railing on bridge and the icebox damaged

No 5 wooden derrick damaged

Engineroom casing holed BB and dented in 2 places STB.

2 engineroom & 2 stokehold ventilators holed

One kingpost of no I hatch damaged

NO 3 STB winsch, drum broken.

2 deckplanks boatdeck damaged

1 oilbarrel holed and oil partly lost

One ropeladder damaged

Forts

KORSÖ 1.7.43

Report of survey- forts.

Plate holed on top of stokehold
Railing on bridge damaged
Woodwork of shelterhouse on bridge incl. wing shelterhouse damaged
Wheelhouse STB plate holed, el. cables in wheelhouse damaged.
Midship deckhouse hole in forward bulkhead
Topping lifts and guys of no 1 & 2 derricks broken
Foremast headlight broken, wire fall for antenna broken
Foremast wooden topmast damaged
Bridgedeck bulwark dented, railing on boatdeck damaged
Shellplating STB and BB holed and dented in several places / 16 holes
2 holes in sideplating of officers cabins & work inside damaged
Railing on f'castle & 5 stanchions damaged
Steampipe on afterpeak tanktop broken
Steampipes on foredeck broken
Glass of binnacle broken
M.fl småskador. Mycket fönsterrutor, glas, porslin, speglar krossats
D.van de Wetering reparetar de flesta skadorna för
Fl 1730:- "without loss of time for ship,"
Regklerat på haveri nr 2006 = minsprängningen 14.7.43

Egna noteringar

5 svenska, 2 tyska fartyg i konvojen

Förutom Korsö ingick svenska Lloyds Mansuria och Bernicia, Sveabolagets Sif och ss Kattegatt av Hälsingborg i konvojen, samt 2 tyska lastfartyg. Konvojen, som avgått från Cuxhaven 29.6 kl 09.20 anfölls så överraskande av 18 engelska plan ½ naut. mil utanför Hook van Holland kl 11.50 den 1.7 att bombkrevader och kulspruteeld kom samtidigt med motorbullret då planen i låganfall svepte fram över fartygen. Ett plan kolliderade med Kattegatts aktre masttopp, slet av vingen och störtade i havet. Efter anfallet, som pågick i 4 minuter, långa som år, kunde man från Korsö se Bernicia ligga stilla med slagsida medan ett av de tyska fartygen långsamt kantrade och sjönk. Korsö tog sig innanför pirarna där de 2 svårt skadade i en barkass överfördes till ett lasarettsfartyg i hamnen. Förpostbåtar stannade kvar vid Bernicia och tog upp överlevande från det tyska fartyget. Kattegatt Hade fått åtskilliga skottskador och kocken en kula genom armen, medan Mansuria undkommit med 2 spräckta ventilglas och Sif endast träffats av en granat som gått rätt igenom bryggan utan att explodera. Kl 15 kom Korsö till Rotterdam. - På återresan 14.7 minskadades Korsö och måste återgå till Rotterdam (Se 14.7.)

Historik

Vänd

KORSÖ 1.7.43

Historik

Lastångare på 2721 brton byggd 1905 vid Swan,Hunter & W.Richardson i Wallsend, Newsactle on Tyne av stål. (Ex Consul Olsson, Gracefield) L. 95,6 B 14.2 Tillhörig Red AB Rex (K.M.Källström) i Stockholm. 4650 dw Inköpt aug 39 som Consul Olsson för 300.000:- från red AB Helsingborg ((Otto Hillerström) i Hälsingborg, som i okt 25 inköpt Gracefield från Evyldon SS Co i Swansea. RedAB Helsingborg beställde som ersättning för Consul Olsson ett motorfartyg som fick namnet Eros och förliste 1.1.43) Korsö var av den traditionella trampångartypen med back, brygga och poop, svart skrov, 2 master, 4 luckor, 4 bommar. 975 ihkr. triplemaskin och 2 pannor av varvets fabrikat. - På resa Hallstanäs-Trelleborg för order med massalast grundstötte Korsö kl 09.55 fre 2.2.40 i drivis på Skinntosåflöten i Hanöbukten ,vars prick svepts bort av isen. Läck i botten-tankarna 1-4 och i maskin. 2 bärgningsfartyg till assistans. Maskin kunnat hållas läns. 705 ton massa kastats överbord och 750 ton läktrats för att lätta förskeppet. Förts in till Karlshamn 6.2 med motorpumpar på däck för lossning.Togs sedan in på Karlshamns varv. Omfattande bottenskador. - 14.12 41 på resa Rotterdam-Hälsingborg med koks grundstött i tjocka på Oscarsgrundet vid Limhamn men tog sig flott för egen maskin, läck i en bottentank. - Natten till 23.9.42 på resa med malmlast till Rotterdam påseglades Korsö utanför Möen av trälastade tyska ss Westpreussen och kom in till Trelleborg för prov.tätning med en intryckning och en läcka om BB i rum 2.- Tis 13.4.43 på resa Emden-Oxelösund med kollast kolliderade Korsö i tät tjocka i konvoj norr om Borkum fyr med ss Chios av Hamburg och blev svårt läck i rum I,men kunde för egen maskin med pumparna igång ta sig tillbaka till Cuxhaven där bärgningsfartyg mötte med pumpar. Hålet tätats med cementkista varefetr fartyget kunde gå till Landskrona för reparation. - Efter minsprängningen 14.7.43 och reparation av dessa omfattande skador kom nästa olycka den 26.10.43 då Korsö med kollast på resa Emden-Malmö kl 01.30 till ankars utanför Kiel påseglades av FÅAB:s ss Margareta vars vaktbefäl bländats av en strålkastare från ett vaktfartyg. Korsö fick omfattande plåtskador tvärs lucka 5 BB. - Vid årsskiftet 1959-60 var Korsö med sina 55 år det äldsta svenska fartyget av det i gång varande större tonnaget. Upplagd hösten 1960 såldes hon till nedskrotning i Ystad i jan. 1961 och bogserades dit från hamnbassängen i Landskrona.

(SE 13.4.43)

xx På resa till Bremen med malmlast påseglades Korsö 26.11.43 kl 11.05 vid Kiels fyrskepp av en tysk ubåt som p.g. av roderfel omotiverat girade STB. Korsö läck tvärs lucka 2 BB. Med läcksegel och extra pumpar infördes Korsö till Holtenau redd. Här påseglades hon åter den 28.11 kl 18.17 av en mindre marinbåt DWO 26 VL 203 och fick mindre läckage få förkant av lucka 44BB,men kunde fortsätta till Bremen 29.11 kl 06 för lossning.

(SE 13.4.43)

3/ KATTEGATT 1.7.43

FEM MALMLASTADE SVENSKA FARTYG I BOMBREGN VID HOOK VAN HOLLAND

Journalutdrag

Tis 22.6.43 kl 19.55 avgått från Luleå med 3388,8 ton järnmalm. kl 22.40 lämnat lotsen vid Rödkallen.

Mån 28.6 anlänt till Brunsbüttel kl 23.20 där order erhölls att gå till Rotterdam.Tagit ombord spärrballong och 3 tyska marinsoldater.

Tis 29.6 09.23 fått ombord tysk kontrollofficer och en signalmatros vid Cuxhaven.Fortsatt under lots ledning. Kl 11.37 lämnat lotsen vid Elbe fyrskepp. Fortsatt i konvoj. (Samma som Korsö, Bernicia,Sif & Mansuria)

Tors 1.7. kl11.50 f.m. angreps fartyget av cirka 10 engelska flygplan vid Hook van Holland. Härvid skadades STB brädgång av en bomb som inte exploderade utan studsade överbord, vartill fartyget blev beskjutet med automatkanoner och kulsprutor. Härvid uppstod träffar å skorsten, däck och brygga samt STB bordläggning midskepps och akter. Standardkompassens nakterhus splittrades och aktermastens topp blev genomskjuten (se sjöförklaringen) och föll i däck. Kocken Valdemar Karlsson träffades av en kula i högra armen samt antagligen av splitter i vänstra knät. Karlsson blev omedelbart förd till sjukhytten och blev där provisoriskt förbunden. Kl 12.30 kom läkareombord vid pirarna och Karlsson ilandfördes i lotsbåten för vidare transport till sjukhus. Kl 12.30 fått lots ombord.Pejlat alla tankar och rännstenar vilka befunnos läns. Kl 14.30 anlänt till Waalhaven i Rotterdam och var kl 15 förtöjt i bojar.

Rotterdam 5.7.43

O.F.Berggren — Ie styrman

Helmer Johansson — Befh

Sjöförklaring i Stockholm 29.7.43 kl 12.30

Sakkunniga Anders Edgren och Ernst Perno: inga frågor.
Kaskoassurerad i SÅAF.
Lastägare: AB Kol & Koks,Stockholm.

Maskindagboken

1.7. kl 11.50 hördes detonationer och ett skarpt väsande ljud.Vid undersökning befanns visselpipröret genomskjutet varför ångan avstängdes till visselpipan.Maskinen gick full fart framåt under tiden för beskjutningen .Vid undersökning av maskinen kunde inga skador upptäckas.

Befh Hansson: Vidsordat sin rapport,men aktre masttoppen hade inte genomskjutits,den bröts av då ett av de angripande bombplanen törnade emot densamma. En del av detta flygplans ena vinge hade efter anfallet påträffats på akterdäck och planet hade störtat i vattnet.

2e styrman Nelson: Uppehållit sig å däck och särskilt lagt märke till att

KATTEGATT 1.7.43

planen haft engelska nationalitetsbeteckningar.

Lättmatros Persson: Haft utkiken på backen.

Matros Källström: Uppehållit sig å akterdäck.

KK memorial 22.12.43

Fartyget, som av allat att döma ingick som enhet i en tysk konvoj, anfölls av engelska bombmaskiner i mynningen till Maasfloden på väg till Rotterdam.

Ex officio
Bo Bergström

Crew list

Befh Helmer Johan Johansson, Väsby, Lerberget
Ie styrman Oscar Fredrik Berggren, Hälsingborg, f- 09
2e styrman Claes Axel Nelson, Hälsingborg, f- 17
3e styrman Olof Arvid Henry Wellerborn, Fagerhult, f- 17
Chief Erik Albin Jönsson, Malmö, f- 79
Ie maskinist Heralf Iwald Thore, Malmö, f- 83
2e maskinist Janne Arvid Persson, Löderup, f- 03
Stuert Olof Henrik Amdersson, Viken, f- 84
Kock Fredrik Valdemar Karlsson, Sthlm, 22.9.13 (sårad)
Mässuppassare Ernst Edward Tage Bjurén, Stockholm , f-11
Matros Karl Georg Fredrik Pålsson, Grebbestad, f-00
Matros Sigurd Bertil Källström, Norrköping, f- 07
Matros Ola Johansson, Mörrum, f- 81
Lättmatros Göte Lennart Dahlquist, Ås, Öland, f- 18
Lättmatros Bror Helge Persson, Malmö, F- 18
Lättmatros Sven Erik Bertil Holmkvist,Hälsingborg, f-20
Jungman Bror Oscar Lundquist, Norrköping, f -24
Jungman Lars Rune Harald Larsson, Hälsingborg, f- 25
Donkeyman Georg Valdemar Petterson, Enstaberg, f- 99
Eldare Sven Hilding Andersson, Malmö, f- 07
Eldare Elof Theodor Andersson, Trelleborg, f- 97
Eldare Birger Einar Lund, Hälsingborg, f- 20
Lämpare Karl Hildemar Magnusson, Norrtälje, f- 15
Lämpare Börje Walter Christensson, Lamdskrona, f- 24

SKNEIII 266

Telegram till rederiet från agenten i Rotterdam 2.7

Kattegatt leichte Deckschaden Schiff See tuechtig kleine reparaturen werden hier ausgefuehrt. Koch mit Armwunde im Hospital.

KATTEGATT 1.7.43

Report of survey

A.Kuipers & Ch.Lübsche inspekterat 2.7.43 i Waalhaven.

Poop: Main top mast broken, one stanchion bent, one awning stretcher broken

STB side, after deck: One length of railing bent and one plate set in.
3 bulwark stanchions bent and one broken.

Amidships: Funnel holed in several places, 2 funnelstays broken.
Port side stokehold ventilator holed.
Galleyskylight damaged.
The steampipe to the whistle broken.
The standard compass damaged.
The pole for the morse lamp damaged.
Two windowpanes on flying bridge broken
STB shellplating holed & dented in several places/ 3 holes electrically welded.

D.van de Wetering reparerat en del av skadorna för FL 593 = kr 1322:21

Besiktningsinstrument

Anders Edgren 19.7.43 inspekterat under lossning i Värtahamnen,Stockholm.

Skorstenen: De 2 översta sargarna förnyas, ena skorstensmärket repareras med isvetsning av 2 plåtlappar, hela skorstenen målas i svart.

BB eldrumsluftrör: Huven förnyas.

Styrhytten: Skyddscementen på taket förnyas liksom en fönsterruta.

Brädgången STB: En plåt kapas o förnyas i överkant samt riktas på 3 ställen. 2 plåtar kapas delvis och förnyas. Nya däcksvinklar etc

Bordläggningen STB: 3 skottskador midskepps svetsas ochputsas.

Aktermasten: Kaltoppen förnyas övre delen av rör med knapp o skivgatt.

Ankom till Finnboda varv efter lossning tors 22.7.43 kl 14
Avgick därifrån ons 28.7 kl 17.15 efter reparation.
Rep.kostnad kr 7760:-

Rederiets generalräkning 28.12 43 slutatpå 9742:- inkl kol, olja och hyror under reparationstiden.

SKN 10.1.44 ersatt kr 9256:96 plus 170:- till A. Edgren

Egna noteringar

Orsak:" Krigshandling förorsakad av att fartyget tvingats av Trafikkommissionen att gå till Rotterdam."

Så skrev befh i sin rapport. En air av krigsleda går genom såväl de torftiga rapporterna som sjörförklaringarna där inga frågor ställs ..
I sig själva är rapporterna en oerhörd verklighetsreducering,där dramatiken

KATTEGATT 1.7.43

ligger i det man själv får utläsa mellan raderna. Genomskjutna pytsar med tvättkläder får symboliskt tala för den stress människorna genomlever i ett inferno av knallar,explosioner, smatter, motordån, s kakningar dunder och brak medan träflisor och glas yr omkring och alla ligger hopkrupna med händerna över huvudet och inte har en aning om hur länge till de kommer att leva. Dessa minuter av skräck och dödsångest kommer utan förvarning mitt i vardagsrutinen en varm och solig sommardag när resan till synes lyckligt klarats av och det bara är några timmars gång kvar till destinationshamnen. - Korsö hade på sin resa från Gävle anlöpt Stockholm för avmagnetisering och Oxelsösund för kompassjustering och befann sig torsdag den 1.7.kl 11.50 i NNO3 och skyad luft i konvoj mellan angöringsbojen och pirhuvudet till Hook van Holland då planen, ett 10-tal, anföll och beströk de 7 fartygen och förpostbåtarna med intensiv automatkanon - och kulspruteeld under bombfällning. En blindgångare tryckte in Kattegatts STB brädgång akterut och studsade ut i sjön. Ett bombplan, som tydligen träffats av lv-elden, kom svepande över Kattegatt på så låg höjd att dess ena vinge slogs av mot aktermasten och singlade ner i havet medan delar hamnade på däck. Planet störtade tätt intill Kattegatt i en eruption av brinnande olja. I maskin hördes bombkrevaderna med åtföljande skakningar som jättelika hammarslag mot skrovet,åtföljda av ett skarpt väsande ljud från ångvisslans genomskjutna rörledning. Den blödande kocken bars av 2 kamrater in i sjukhytten där Ie styrman lade tryckförband och på bryggan hissades signal om läkarhjälp. Kulansom träffade kocken gått igenom höger överarm och splitter skadat ena knät så att han inte kunde stödja på det. Ett tysk fartyg passerades i sjunkande tillstånd och människor sågs hoppa överbord iförda livbälten. Eskortfartygens eld under anfallet var oerhört intensiv och splitter föll över däcken. Åtminstone 3 plan skjutits ner. Kl 12.30 var Kattegatt innanför pirarna och läkare bordare från lotsbåten som sedan tog med sig kocken då den lämnade. Kl 15 kom Kattegatt in till kaj i Rotterdam.

Historik

Lastångare på 2180 brton byggd 1903 vid W.Gray & Co Ltd i West Hartlepool av stål. (Ex Johan Lundvall, Elizabeth Harrison, Madame Enterprise,Alicia) L.87,6 B. 12,8 Tillhörig red AB Orvar (Joel Fänge) i Hälsingborg. 3500dw 806 ihkr.triplemaskin från Centr.Marine Eng. Works i W.Hartlepool. Av Three-island-typ med ljusgrått skrov, häckakter, 4 luckor, 2 master ,skans i poopen. ss John Lundvall inköptes i april 32 från Malmö av redAB Aeolus (Nils Påhlsson) i Hälsingborg och fick då namnet Kattegatt. I maj 41 övertogs ångaren av red AB Orvar i samband med att Aeolus gjorde nyteckning av aktier i Red AB Orvar. - 28.11.41 kolliderade Kattegatt vid Brunsbüttel med ss Oddevold av Elleholm som sjönk. (Se oddevold 28.11.41)

(Krigshaverier se 2.1.41 -Bombad,4.5.43 skakning-19.8.44 bombad)

4) MANSURIA 1.7.43

BESKJUTEN I SAMMA ROTTERDAMKONVOJ SOM BERNICIA;KORSÖ,KATTEGATT & SIF

Journal

Ons 23.6.43 kl 09 avgått Oxelösund med full last av järnmalm för Rotterdam.
Lör 26.6 Förtöjt i Brunsbüttels Binnenhafen i väntan på konvoj.
Tis 29.6 Kvarligger i Brunsbüttel. Kl 05.20 fortsatt resan i Konvoj.
Tors 1.7 kl 12.06 rundat angöringsbojen till Hook van Holland.
Kl 12.10 konvojen utsatt för flygangrepp. Vid den häftiga skottväxlingen spräcktes BB ventilglas i expeditionshytten och ventilglaset i BB förliga skanshytt akterut. Kl 15.40 anlänt Rotterdam. (Utlossat 2.7)

Gösta Aryd
1e styrman

Gunnar Falk
2e styrman

Rotterdam 6.7.43
Sten Rydberg
Befh

Assurans

SKN 13.1.45 ersatt rederiet med 157:33 för ventilglasen.

Tysk kommuniké 2.7.43

Das OKW gibt bekannt: Bei einem angriff zahlreicher Britischer Jagdbomber auf ein Deutsches Geleit vor Hook van Holland am 1.7 schossen unsere Sicherungsfahrzeuge und die Bordflak det Transportschiffe 7 Feindliche Flugzeuge ab.Eines unserer Schiffe wurde durch Bombentreffer beschädigt. über den Küstenraum vernichteten Deutsche Jäger gestern 4 weitere feindliche Flugzeuge."

(För detaljer se de övriga fartygen i konvojen)

Historik

Mansuria 7.4.41

Övriga krigshaverier

19.2.40, 2.6.40, 7.4.41, 30.7.41, 1.7.43

GG 451 DROTT 2.7.43

SVÅRT SÖNDERSLAGEN INOMBORDS VID MINEXPLOSION I VADEN 25-30′W. SKAGEN.

Rapport

Undertecknade voro med GG 451 Drott från Hönö,Skeppare Frans Wassvik,ute på snurrevadsfiske c:a 25-30′W Skagen med Hirtshals å bäring 550 och på c:a 30 famnars vatten. Fre 2.7.43 vid 18-tiden befunno vi oss på ovan angiven position och hade då just kastat ut våra redskap.Plötsligt kände vi bottenhåll och släppte omedelbart av redskapen för att draga dem tillbaka. 10 sekunder därefter exploderade en mina som troligen låg på bottnen c:a 20 meter från den plats där vi uppehöllo oss. Explosionen åstadkom betydande skadegörelse på båtens inventarier,men däremot skadades underligt nog inte redskapen alls. Skadorna voro följande: Maskinen ruggades loss från sin bädd och den får dragas fast och aventuellt får nya bäddbultar anbringas. Durkarna i maskinrummet kastade upp och dessa får naturligtvis justeras. Motorn får även justeras. I maskinrummet funnos en pyts med 10 liter motortjära, en flaska med 5 liter kokillolja,en oljekanna med 3 liter WW, en spritkanna med 3 liter sprit, vilket allt tömdes ut vid explosionen. Oljetankarna vredo sig ur sitt läge vid explosionen och den ena tanken med 600 liter skifferolja sprang läck och 500 liter olja förlorades. I skansen gick kaminen sönder,bordet lossnade från durken och durken skadades. Vi måste ha en ny kamin ochjustera de övriga skadorna här. I styrhytten gick kompassbrädan sönder och måste ersättas och vidaretorde ny kompassjustering få äga rum. På däck uppstod skador på winschen,den elektriska utrustningen skadades och vi behöva 6 lampor och 3 glas vilka krossades. Åberopande telefonsamtal med SKN ha vi givit J.W.Bergs varv på Hälsö i uppdrag att reparera skadorna. Då reparationerna är färdiga komma vi att inlämna räkningar å kostnaderna i samband härmed, och vi anhålla härmed vördsamt att ersättning måtte utgå för de skador vi liditvid olyckan.

Hönö 15.7.43

Frank Wassvik
Skeppare

Fritz Wssvik Gösta Hillberg
Harry Persson Kurt Johansson

Besiktningsinstrument

Marindirektör Allan Zander 13.7 besiktigat Drott på slip vid J.W.Bergs varv på Hälsö Hälsö.

"Enligt de upplsyningar jag inhämtat befann sig fartyget den 2.7 på e.m på snurrevadsfiske 25-30 sjömil W Skagen då man fick bottennapp kl 16. Vid försök att taga upp vaden lossnade den,men c:a 1½ minut därefter inträffade en explosion varvid båten kastades upp och åt sidan utefter vattnet. Alla durkar slogs därvid upp och sakdor uppstod på inredningen. Motorn syntes efter explosionen ha skakat loss och kopplingen för propelleraxeln fungerade ej tillfredställande.Fartyget blev emellertid inte märkbart läck varför fisket fortsattes och avslutades,varefter man gick till Göteborg

GG 451 DROTT 2.7.43

där fångsten lossades den 9.7. Den 13.7 sliptogs fartyget å Hälsö.

Bordläggningen: En hel del nåt & laskar startade och cementpluggar över spikarna ävensom en del tränaglar skräckta.

Skansen: Trådurken justeras, bordet fastsättes, ny kamin (Klafredström Nr 49) insättes.

Däcket: Tåguppskjutningsmaskinen på winschen uppriktas ochjusteras.

Styrhytten: Rattställningen fastsättes med nya underlag. Ny kompasskonsoll.

Motorn: Samtliga 14 bäddbultarundersökas och dragas.Motor & axel uppriktas.

Maskinrummet: 1 smörjoljetank & 1 brännoljetank återplaceras på sina platser och fastsättas. Däcksbeslagen för fyllnadsrören fastpackas 11 meter kabel förnyas, bänkenom STB förnyas dlevis,batterilådan repareras,järndurkarna uppriktas och återplaceras.

Kostnader 1391:- Arbetet klart 19.7.

Nyanskaffning av olja mm som runnit ut 380:11.

Assurans

SKN ersatt 1421:- den 16.8.43samt Zanders besiktning 169:30.

Inga data

Tycks ha varit oregistrerad motorfiskebåt.

HEMLIG

SCANDINAVIA 9.7.43

UBÅT OM STB PÅ PARALLELLKURS - " WAS HABEN SIE FÜR ORDER, BITTE? "

Rapport

På resa Philadelphia-Rio de Janeiro avgick Scandinavia 4.7.43 efter bunkring från Willemstad,Curacäo. Rumslast av 2150 ton styckegods (lower hold all filled up).Däckslast: 100 ton styckegods till 2 meters höjd för ,3 meters höjd akter,surrad med wires and turnbuckles. Bunkers 388 ton,förbrukning 5½ ton per dygn. Proviant & FW för 25 dagar. Djupg F 16′7″ - A 19′2″.25 ombv Torpederat fre 9.7 kl 20.45 på lat N 7 58′- long W 48 6,5′. Lugn sjö med regn skurar, molnigt, god sikt. Befh vakt. Utkik på övre bryggan. Ingen skadad. Sunk by submarine in deep water. Ship′s chart: British Admiralty No 2127, issued or last corrected 1937.

Utdrag ur skeppsjournalen

Fre 9.7.43 kl 18.50 rapporterades till befh från kommandobryggan:" ubåt i sikte om STB." Befh kastade alla hemliga papper överbord och gick upp på bryggan. Besättningen varskoddes att hålla sig klar. Ubåten följde med fartyget på STB sida utan att ge några som helst signaler. ms Scandinavia var fullt upplyst och flaggan belyst. Efter en stund sköt ubåten varningsskott. Befh stoppade då maskinen. Då ubåten ändratposition och lagt förstäven mot fartygets långskeppsriktning signalerades ~~fxmåm~~ från Scandinavia:" Was haben sie für order,bitte?" Ubåten signalerade att befh skulle komma över med skeppspappren. Befh lämnade omedelbart fartyget i STB båt. Väl uppkommen i tornet till ubåtsbefh och efter granskning i skeppsdagboken av fartygets namn och nationalitet, meddelade ubåtebefh att fartyget måste sänkas och gav en halvtimmes frist. Befh begav sig ombord i sitt fartyg.Ubåtsbefh behöl skeppsdagboken och en del av skeppspappren. Efter att ha hämtat de viktigaste papper mm i ms Scandinavia , lämnade STB båt fartygssidan och satte kurs mot BB båt som tidigare lämnat. Efter en dryg halvtimme från det att STB båt lämnat sänktes Scandinavia kl 20.45. Vid explosionen, som tydligen träffat midskepps, slocknade all belysning omedelbart.En mycket liten eldslåga var synlig,men rätt stor rökbildning ochallt var över inom en jämförelsevis kort tid. Himlen var starkt molnbetäckt med regnbyar.Knappast någon vind var rådande, endast någon dyning. Position vid sänkningen var N 7 58′- W 48 6,5′. Båtarna satt segel och kurs mot land.

Mån 19.7 kl 00 styrt in mot land. Vid dagningen siktades land vid Paramaribo som strömmen var utgående och vinden mojnat roddes i lag till fram på f.m då vinden friskade från NW och seglades sedan upp mot flodmynningen där en av kungliga Holländska flottans motorbåtar tog hand om livbåtarna efter det befh frågat motorbåtens befh om fri bogsering.Motorbåten överlämnade sedermera livbåtarna till en av kungliga flottans bogserbåtar.Nödigt manskap av

SCANDINAVIA 9.7.43

båtbesättningarna stannade kvar i livbåtarna och bogserades till Paramaribo. Kunbliga Holländska flottan tog hand om befäl och besättning och inkvarterade dem på karantänsstationen.

Paramaribo 24.7.43
S.Lindhé
Befh

(H) Maritime declaration before the Sw. consul at Paramaribo (Netherlands Guyana) fre 30.7. & tis 3.8.43

Sjöförhör hölls inför konsul Jensen på karantänsstatonen i närvaro av lieutnan Abraham van der Moer i R.N.N. & James Duncan Hague, lieutnant V.S.N.R. såsom experter. De ställde inga frågor.

Fartygets loggbok behölls av den tyske ubåtskommendanten. Maskindagboken gick förlorad medfartyget. Skeppsdagboksskladeen räddad, och uppläst i fri engelsk översättning av befh. (Ingen svensk översättare i Paramaribo)

Befh: när vittnena lämnat rummet sade befh att han inte hade något att tillägga till sin översättning ur loggbokskladden, " i varje fall inget atttillägga som kunde intressera de svenska myndigheterna." På särskild fråga upplyste befh att fartyget varit obeväpnat och så vitthan kände till fanns inga vapen eller ammunition i lasten. Kvällen var mycket mörk och ingen måne synlig. Fartyget gick fullt upplyst och utöver navigeringsljusen " a light in top was shining down aft och svenska flaggan belystes av starka reflektorer och måste ha varit synlig på ett avstånd av en mile." De enda instruktioner befh fått att förstöra de hemliga pappren från U.S. Naval Control " in case of being stopped by a belligerent vessel", var de på kuvertets utsida tryckta instruktionerna härom. Han kastade dessa papper överbord , löst virade runt ett tungt föremål, omedelbart efter det han blivit varskodd att en ubåt siktats. Fartyget gick med full fart ytterligare ca en sjömil innan hon stoppades. Scandinavia höll exakt den kurs som föreskrivits av Naval Control . Inga radiomeddelanden sändes under resan. Man hade bara lyssnat in tidssignalen. Enligt befh åsikt sprängdes Scandinavia inte av en torpedutan på annat sätt . Så vitt han kände till var fartyget försäkrat i Sverige.

Ie styrman Axellie: På särskilda frågor upplyst att han hade befälet i BB båt. Medan befh var över på ubåten hade han sett till att denna båt provianterades. Det fanns enligt hans uppfattning färskvatten för 6 veckor och mat för 2 månader i livbåtarna. När ubåten siktades satt han i sin hytt och läste en bok. Han hörde maskintelegrafen ringa "Stand by" och förstod då genast att något var galet. Han begav sig direkt upp på bryggan och övertog signaleringen på tyska till ubåten. Lämnat i BB båt i vilken 12 man befann sig allt som allt.

SCANDINAVIA 9.7.43

2e styrman Persson: Vakthavande på bryggan då ubåten siktades. Han var den förste ombord som såg ubåten ,sände genast en man att varsko befh, och började själva morsera men fick ingenkontakt ,varför Ie styrman över tog signaleringen. Följt med befh i STB båt över till ubåten som låg ca 75 meter från Scandinavia. Under tiden befh var ombord i ubåten drev fartygen ifrån varandra så att det var en avsevärd sträcka att sedan ro tillbaka till Scandinavia.

Chiefen Wångberg Befann sig i sin hytt då han hörde maskintelegrafen ringa varvid han skyndat ut på däck .Då han såg vad som var på färde,gick han och ropade ner genom gretingarna i maskinkappen till vakthavande 2e maskinisten och motorman Bergman att komma upp på däck. Senare gick han neri maskin och startade "vattenpumpen" varpå han gick till sin hytt och samlade ihop sina ägodelar. Härvid glömde han maskinloggboken. Innan far tyget övergasv stoppades maskinerna och vattenpumpen. (the water pump)

2e maskinist Emanuelsson: Vakt i maskin då telegrafen först ringde stand by och sedan stopp. Han stoppade maskin och sedan chiefen ropat ner begav han och motormannen sig upp på däck. Han tillhörde STB båt och väntade ombord tills den återkommit med befh.

Sailor Tage Johansson: (Befh tolkat för honom till engelska) Han var stand by man i vakten och höll på att diska efter kvällsmaten i skansen då ubåten siktades.

Sailor Gotthard Nilsson: Stod till rors i styrhytten. 2e styrman var den förste som såg ubåten, varvid styrmannen ropat på utkiken för att få sina iakttagelser bekräftade.

Sailor Knut Lundgren: Utkik på bryggan. 2e styrman ropat på honom att komma över till styrmans sida av bryggan eftersom han tyckte sig se en vit strimma löpa parallellt med fartyget i natten om STB. Tillsammans kunde de övertyga sig om att en ubåt gick i ytläge intill fartyget utan att avge några signaler.

Motorman Bergman: Vakt i maskin tillsammans med 2e maskinisten. Maskintelegrafen ringt stand by och sedan stopp. 2e maskinisten stoppade då maskin och strax därpå ropade chiefen ner att de skulle komma upp.

(Thor Eckert & Co ,19 Rector Street,NY, agents of the owners in NY)

((Protokollet på flygpostpapper inkom till KK i Stockholm först den 7 januari 1944, översänt av J.Setterwall,UD, med följebrev som märkts förtroligt och hemligstämplats på KK - stor röd HEMLIG-stämpel)).

Brev Setterwall,UD, till dir Bökman,Sv.Lloyd, 21.7.43

Broder,

För förtrolig kännedom får jaghärmed meddela att UD från Lastkommissionen

SCANDINAVIA 9.7.43

i NY emottagit ett telegram av innehåll att ms Scandinavia den 9 juli sänkts (efter varning) av en tysk ubåt. Olykkan hade ägt rum omkring 400 miles utanför Holländska Guyanas kust. Befh och hela besättningen , tillhopa 25 man, hade den 19 innevarande månad anlänt till Paramaribo. Förestående upplysningar hava lämnats Lastkommissionen av den Nederländske marine förbimdelseofficeren i NY. I enlighet med vår överenskommelse har jag samtidigt härmed anmodat beskickningen i Rio de Janeiro och honorärkonsuln i Paramaribo att lämna de skeppsbrutna all erforderlig hjälp samt att ofördröjligen hit inkomma med upplysning rörande deras befinnade etc. Jag närsluter avskrift av en kort kommuniké sim imorgon utsändes till TT för publicerande i press och radio vid middagstiden.
Jag beder dig mottaga uttrycken för mitt varmaste deltagande med anledning av det hårda slag som ånyo drabbat Svenska Lloyd.

J.Setterwall

Crew List (Kompl. UD - SKN)

Befh Sten Lindhe, Hedåsgatan 13, Gtbg, 6.11.93 (Gtbg 20.3.40)
T. sjöss vid 17 år, befh.cert -30, befh på Albania 23.10.39)
Ie styrman Stig E.V.Axellie, Göteborg, 23.1.09 (Santos 8.5.42)
2e styrman Bengt J.Persson, Göteborg, 12.2.12 (Gtbg 6.3.40)
3e styrman Gustaf A.Andersson, 14.8.12 (Finsk) (24.6.43 Philadelphia)
Chief Karl Bertil Wångberg, Lerum, 11.6.02 (Ombord sedan 1937, Gtbg 2.3.40)
2e maskinist John Emanuelsson, Ånimskog, 4.8.02 (Montevideo 12.2.43)
3e maskinist Hans Christensen, 16.1.13 (Dansk) (Santos 17.6.42)
Stuert Olof Hilding Andersson, Skaftö, 21.2.03 (Gtbg 6.3.40)
Ie kock Thure H.Sjöberg, Gtbg, 6.9.13 (-"-)
2e kock Karl Arne Falk, 27.5.11 (25.6.43 Philadelphia)
Salongsuppassare Gösta Torben Schröder, Halmstad, 4.10.15 (23.12.42 Philad)
Mässuppassare Patricio Dugan, 25.3.01 (Argentina) (B.A. 14.5.43)
Sailor Karl L.Olsen, 28.4.09 (Dansk)
Sailor Frank Hansen, 9.1.15 (Dansk) } (Philadelphia 25.6.43)
Sailor Erik Pedersen, 9.10.18 (Dansk)
Sailor David Fritjof Gullberg, Orsa, 5.9.21 (Montevideo 21.5.43)
Sailor Tage Harry Johansson, Gtbg, 26.2.18 (B.A. 14.5.43)
Sailor Hilding Palmkvist, Ramdala, 20.2.21 (19.6.43 Philadelphia)
Sailor Gotthard Nilsson, Löderup, 16.10.21 -"-
Sailor Knut Lundgren, Kalmar, 13.1.87 (24.6.43 Philadelphia)
Motorman Erik A.Augustsson, Sthlm, 14.7.94 (18.6.43 -"-)
Motorman Bror L.Eriksson, 21.3.01 (14.5.43 B.A.)
Motorman Stig Alfred Bergman, Solstadsström, 15.2.13 (23.12 42 Philadelphia
Motorman Jens Christian Rsamussen, 20.1.94 (Dansk) (Santos 23.4.42)
Motorman Evaldo Bizzarello, 14.8.89 (Argentina) (Montevideo 21.5.43)

SCANDINAVIA 9.7.43

Brev till Kjell Andersen,Londonlegationen, 30.7.43 från Ministerie von Buitenlandsche Zaken i London .

Dear Sir,

I have the honour to inform you that the following message has been received from the Governor of Surinam:

"The acting Swedish consul in Paramaribo requests thefollowimg message from captain Sten Lindhe to be forwarded to Kjelll Andersen,Swedish Legation,London : " On July 9th approx. 7 o'clock p.m.the ms Scandinavia sailing under swedish flag clearly illuminated was stopped en route indicated by American Naval Control by uboat which ordered captain on board with ship's documents stop. Order was given to abandon ship within half an hour stop the ship sank at 8.45 p.m.position 7 degrees 58'N - 48 degrees 6,5 'west. Only ship's documents and official logbook kept by Germans stop entire crew arrived safely Paramaribo on july 19th."

I remain, Sir,yours sincerely
Mr M.van Weede
Principal private secretary to the
Netherlands minister for foreign affairs.

(Sv.Lloyd sänt kopia till UD 10.8.43)

KK memorial 28.1.44 — Ej för publicering

Nr 3-H 5 i rött)

...kl 20.45 sänktes fartyget ,sannolikt av en i maskinrummet placerad sprängladdning.

"Av allt att döma har fartyget ,som var på resatill Rio de äneiro, varit lastat med krigskontraband."

Ex officio
Bo Bergström

UDHP80c 3519

Ch.telegram NY till UD 28.7. kl 16.50

885 enligt Netherlands Naval liason offieer in New York sänktes Scabdinavi av tysk ubåt efter varning 9 juli cirka 400 miles utanför Nederländska Guyanas kust. Befh och hela besättn. 25 man infördes till Paramaribo den 19 juli.= Swedel

Ch.telegram beskickningen i Rio till UD 15.9.43 kl 13

206 av numera mottagen sjöförklaring framgår följande omständigheter vid Scandinavias sänkning: ship left Curacao Rio-bound July 4th.9th july kl 18.50 tysk ubåt siktad, secret orders thrown overboard,crew told to keep ready, fartyget fullt upplyst, flaggan belyst, radio unused, master ordered aboard submarine with papers, efter granskning av skeppsdagboken,som behölls av ubåtskaptenen jämte en del andra papper, fick besättn.en dryg halvtimme att överge fartyget i båda livbåtarna. Därefter sänkt genom

SCANDINAVIA / 9.7.43

torpedering kl 20.45 position N 0758 W 4806,5. Journalkladd medtogs,masin loggen kvarglömd. July 19 land siktat och livbåtarna xxxxxx inbogserades Paramaribo av Holäändks marinfartyg = Weidel

---

LASTMANIFESTET

Luis Campos Filhos & Cia
Rio de Janeiro

Rio de Janeir 26 july 19

His excellency, Gustaf Weidel,Royal Swedish minister, Rio de J

Norton line ms Scandinavia

We are pleased to hand your excellency enclosed copy of manifest of cargo loaded at Philadelphia for this port by above mentioned vessel,which now is reported lost. We also attach stowage plan of the total loaded cargo received from Messrs. Norton,Lilly & Co, New York, under which traffic - Norton Line - she was running, and at the hand of which she should have onboard the following cargo:

Cargo	RIO	Santos	Montevideo	Total
Newsprint	50 tons	50 tons	215 tons	315 tons
Newspapers	50 ton			50 ton
Sheets			79 ton	79 ton
Paper	22 ton			22 ton
Tin plate		200 ton	111 ton	311 ton
Calcium carbonate			63 ton	63 ton
Bicarbonate of Soda	32 ton			32 ton
Zinx oxide		133 ton		133 ton
Rolled oats		27 ton		27 ton
Lubricating oil	33 ton	142 ton		175 ton
Machinery	319 ton			319 ton
General cargo	374 ton	209 ton	127 ton	710 ton
	880 ton	761 ton	595 ton	2236 ton

We remain, Your Excellency 's obediant serva
Luiz Campos Filhos & C:ia

Svensk sammanställning av lasten:
315 ton tidningspapper, 22 ton papper, 50 ton tidningar, 379 ton pappersark, xxxxxxxxxxxxxxxxx, 311 ton tennplåt, 63 ton calciumkarbonat,32 ton sodabikarbonat, 133 ton zinkoxid, 27 ton havrekex, 175 ton smörjolja, 319 ton maskiner och 710 ton styckegods.

SCANDINAVIA 9.7.43

Holländskt dokument av UD uttytt som att Scandinavia varit beväpnad

Lapp från Setterwall ,UD till avd.chef Kumlin,UD, 22.10.43

Broder,
Av bifogade handling synes framgå att ms Scandinavia var beväpnat.
Jag har t.v delgivit aktstycket endast till Dig. För övrigt finnes blott ett ex. - Sjöförklaring på Scandinavia har icke inkommit.

J.Setterwall

Bilaga I: nedan.

No 11 H^2/ 4054

NOTE VERBALE

La légation Royale des Pays-Bas présente ses compliments au Ministère Royal des Affaires Etrangerès et a l'honneur de lui faire pervenir par la présente la copie d'un procés verbal, dressé le 19 Juillet dernier par les autorités Navales compétentes à Paramaribo, concernant le torpillage du navire suédois Scandinavia par un sous-marin allemand.

Stockholm 12.10.43

Au Ministère Royal des Affaires Etrangères
Stockholm

Kapitein-ter-zee, Jhr. Boreel, Paramaribo 21.7.43, upprättat följande protokoll på flygpostpapper, stämplat i rött ZEER GEHEIM

Rapport betreffende het verloren gaan van het Zweedsche ms Scandinavia.

Op heden 19 juli 43 ten 4 uur N.M. zijn te Paramaribo aangekomen zwee redningsbooten met totaal 25 man vormende de totale bemanning van het zweedsche ms Scandinavia. 1641 br.ton Lloyds Register No 81933, en verklaarede de gezagvoerder Sten Lindhe het folgende:

" Het ms Scandinavia van de Svenska Lloyd is geregistrered te Göteborg en was op 26 juni van Philadelphia vertrokken naar Rio de Janeiro met een lading stukgoed via Curacao.

De general agents zijn Tor Eckert & Co,19 Rector Street, NY.

Agent to Philadelphia Norton Lilly, Bourse Building.

Na in Curacao te hebben olie geladen ben ik vandaar op 4 juli vertrokken. Op 9 juli 18.50 uur plaatselijke tijd man bord bevond mijn schip zich ongeveer N. 8 21'- W 48 35', vaart 21'koers + 120 rv,met alle lichten brandende en de zweedsche vlag verlicht,toen onderzeeboot aan stuurbord werd waargenomen. Na m± 10 minuten te hebben doorgevaren gaf onderzeeboot waarschuwingsschot en seinde da het schip moest stoppen en dat gezagvoerder met scheepspapieren aan bord onderzeeboot moest

SCANDINAVIA 9.7.43

komen. Hierop heb ik schip gstopt en ben mit reddingsboot naar onderzeeboot gegaan. Vordien zijn door mij de "Routing orders" die ik te Curacao ontvangen had van de U.S.Naval Control niet verzwaard overbord gegooid. Met het journal en een cargolist ben ik naar onderzeeboot geroid alwaar mij door den commandant eenige vragen werden gesteld omtrent schip, lading en reisroute o.a. werd mij gevraagd op ik groente aan bord had want dar scheen men bohoefte aan te hebben. Door den commandant onderzeeboot werd mij medegedeeld dat mijn schip niet voorkwam op de lijst welke hij in zijn bezit had, hij dus genoodzaakt was het schip tot zinken ze brengen. It kreeg 30 minuten den tijd om het schip te doen verlaten, het scheepsjournal en de cargolist moesten door mij op de onderzeeboot worden achtergelaten. Na terugkommen aan bord werd schip door de geheele bemanning totaal 25 man in 2 reddingsbooten verlaten, waarbij het duplicaat logboek en alle manifesten door mij werden medegenomen. Wij hadden ruimschootz gelegenheid voldoende bagage, levensmiddelen enz. in de booten mede te nemen. De zee war zeer kalm, praktisch geen wind, doch zeer donker en gaan maan. Op onderzeeboot werd door mij aan dek tengevolge van de duisternis praktisch niets waargenommen dan alleen dat naar mijn schatting de boot ± 600 ton groot was en er ± 15 man aan dek stonden. Commandant ± 30 jaar, bemanning vrij jong (mycket ung), schip maakte indruk vrij nieuw te zijn, althans nog niet lang van huis te zijn. Ongeveer 20 minuten na het verlaten van mijn schip zag ik in de donkerte een geweldige rookkolom (rökpelare) opstijgen waarna mijn schip zer snel wegzonk. Ik heb van de omderzeeboot niets meer gezien en heb ook geen kanonvuur gehoord of gezien. Ik gelouf niet dat de onderzeeboot een torpedo gebruikt heeft, doch dat zij, nadat wij het schip verlaten hebben eenige menschen aan bord hebben gebract die het schip met springstof hebben doen zinken. Wij hebben daarna 10 dagen gezeild en zijn hier hedenmorgen bij het lichtschip angekommen.

Volgende opmerkingen aan het verslag van der kapitein toegevoegd:

a) Doordat het dek ongeveer een voet boven water stak, en de deining voortdurend overkwam, kon geen juiste idee van de afmeting gevormd worden maar schatte men de tonnemaat op om en nabij 600.

b) De scheepshuid leip vanaf het dek vertical naar beneden sodaat de sloep gemakkelijk langizij kon komen. Hoever dit doorliep was niet bekend.

c) Het geheele schip stond in nieuwe lichtgrijze verf.

d) Zijfers of letters konden nergens waargenomen worden.

e) De commandotoren had een diameter van ongeveer $2\frac{1}{2}$ meter.

f) De dekruimte ter zijde van de commandotoren was ± 75 cm breed en leden van de bemanning konden gemakkelijk van voor naar achtern loopen.

SCANDINAVIA 9.7.43

g) Een joel of sloep kon man dek niet waargenomen worden.
h) De toegang tot de commandotoren bestond uit een ijzeren ladder met on--geveer 4 a 5 sporten,die opgesteld was S.B.s zijde achteruit. Een opening in de stalen wand gaf toegang tot de brug.
i) De vorm van de commandotoren was halfrond van voren en wrijwel recht aan de achterkant.
j) De bewapening bestond uit:
1) Een klein kanon of mitrailleur van ± 40 mm vooruit.
2) Twee mitrailleuts in dubbelopstelling aan de voorzijde van de commandotoren. Het kaliber was ongeveer 7 mm.
3) Een mitrailleur van het Oerlikon-type achteruit aan dek.
K) De keeding was zeer onregelmatig. De meesten droegen singlets en korte broeken, enkele droegen een veldmuts (båtmössa),anderen waren blootschoofds (barhuvade).
l) Er stonden 18 man aan dek, waarvan een, vermoedelijk een officer,constant den kim met een kijker afzocht.(Avspanade horisonten med en kikare)
m) De mitrailleurs waren onbemand.
n) De bemanning maakte een rustige en zelfverzekde indruk. Zij waren allen onbewapend. (Manskapet på ubåten gjorde ett lugnt och självsäkert intryck och var alla obeväpnade)
o) Omtrent hetinterieur van der onderzeeboot kon niets medegedeeld worden angezien de luiken gesloten waren.
p) De algemeene opinie was dat de Scandinavia D.M.V.springstoffen tot zinken was gebracht. Niemand heeft evenwel kunnen waargenemen of de onderzeeboot langszij (långsides) geweest was, of dat een jol uitgestuurd werd.
q) De tijd, verstreken tusschen het oogenblik dat de kaptein orders van den onderzeeboot-commandant kreeg en het moment dat de explosie plaats vond, was ongeveer een uur.

SKNEIII 267 FÖRSÄKRAT I ENGLAND

Enligt odaterad lapp av Setterwall var Scandinavia försäkradi England och hos SKN endast täckts en hyresförsäkring a kr 32900:-

SKN utbetalat i hyresersättning till Sv,Lloyd 16.6.44 kr 14.702:38 och den 19.2.45 ytterligare 278:37 i hyresersättning för kocken Falk, matros Hansen och motorman Eriksson)

Kapten Sten Lindhe berättar

Först sänktes systerfartyget Scania, sedan Industrial Siciliaoch Venezia. Den sista resan lämnade Scandinavia Curacao efter bunkring och gick ensam

SCANDINAVIA 9.7.43

söderut, Tyska ubåtar opererade alldeles utanför de Västindiska öarna. Att Scandinavia måste gå dit berodde på att USA ej släppte till bunkerolja. Den 9.7 rycktes dörren upp till min hytt och en matros ropade att en ubåt syntes om STB på parallellkurs. Alla larmades och själv packade jag ihop hemliga papper som kastades överbord. Plötsligt girade ubåten mot Scandinavia och sköt ett varningsskott. Ubåten signalerade att vi skulle syoppa samt komma över med skeppspappren. Ubåtskaptenen förklarade att fartyget skulle sänkas inom 30 minuter, och frågade var de hemliga pappren fanns. "Dem har jag kastat överbord," svarade jag. "Varför?" frågade kaptenen. "För att jag hade order att göra detta," sade jag. Tyskarna varmilitäriska och korrekta och ingen gjorde Hitlerhälsning. När vi var i livbåtarna och var ett par sjömil ifrån sänktes Scandinavia.Efter en timmes trasslande i livbåten fick vi upp kapellet som gav skydd. Vi satte seglen men det var stilla. Hela natten var vi vakna. Det var tystoch deprimerande.Nästa dag hade vi hajar som följde oss, liksom en del vrakdelar. Till och med en bit av kommandobryggan drev mot oss. Vi fick jobba en hel del med att bära av vrakgodset så att vi inte kolliderade. Det var gott om proviant och vi hade mer dricksvatten än vad som egentligen skulle finnas i i båtarna men vi började knappa in på vattnet. Skulle alla dricka sig otörstiga så hade inte vattnet räckt för en längre resa. 800 nautiska mil hade vi till Västindiska öarba. Målsättningen var att driva i de västliga strömmarna som skelle ge många nautiska mil gratis utan rodd. Vatrenransonerna var knappa och flera i min båt knorrade över att de inte fick mera. Det gick ochså upp för mig att detfanns en i båten som hade en revolver. Efter skeppsråd beslöt vi segla mot Paramaribo i Holländska Guyana. Nu hade vi ett mål att se fram emot. För att få mera fart syddes ett extra stagsegel och i storseglet en extra duk. Ett regn gav 60 liter,med den kom en fruktansvärd värme. Ingen vågade bada på grund av hajrisken. Vi åt maten med fingrarna och det var ocsh stora svårigheter att hålla magen igång. Nattetid kunde man vakna av l åga ljud som visade sig komma från folk som stal vatten från förrådet. Hajarna var närgångna och en av dem träffade vi i ryggen med ett yxhugg alldeles intill båten. Tropikregn drabbade ochså vår båt där allt blev genomsurt. Stundtals tappade vi kontakten med den andra båten och först efter ett dygn i den hårda sjön kunde vi styra samma kurs som den andra båten. Inte ett fartyg såg vi efter en dryg vecka i livbåtarna. Drygt 3 knop gjorde vår båt på högsta fart. FW räckte bara till att dricka. Vi blev allt smutsigare och skägget växte. Den 18.7 började vattnet få en annan färgton. ~~Vi seglade hela dagen~~ Vi seglade hela dagen men fick ej grundare vatten än 7 famnar. Vi seglade in mot 4 famnar och såg till sist en bit av fast land. En tropisk kuling drog

SCANDINAVIA 9.7.43

oss bort från kusten och vi fick från rum sjö åter försöka ta oss in till Paramaribo. Det gick inte att segla med tidvattnet utan vifick ro. En extra vattenranson för varje rorstörn satte fart på krafterna.Efter 10 dygn i båtarna fick vi fast mark under fötterna. Vi raglade som berusade och benen bar x oss inte. Det var en ruskig samling som holländska marinen fick t a hand om , smutsiga,skäggiga,barfota. Vi fördes till en camp och fick vistas där i 6 veckor innan det blev sjöförklaring, UD gjorde försök att få hem svenskarna men alla försök strandade. Till sist blev det klart att svenskarna skulle åka till USA med en gammal jugoslavisk passagerarbåt På Port of Spain släpptes svenskarna iland för att avvakta besked om hemresan. Dit kom m/t Bera som skulle lasta i Venezuela och sedan gå till Buenos Aires. I konvoj med 14 fartyg gick Bera söderut bevakad av 8 US örlogsfartyg.Med Vasaholm och Vingaren kom vi åter till hemlandet.
(mer om seglingen:se egna noteringar)

Egna noteringar Hemkomster

23.12 43 avgick Vingaren från Buenos Aires med kapten Sten Lindhe som konsulatspassagerare och chiefen Wångberg påmönstrad som motorman. Vingaren anlände till Göteborg 24.1.44 kl 15.30 (se foto)
29.12.43 avgick Vasaholm från Buenos Aires och kom till Göteborg 6.2.44 med 5 man från Scandinavia ombord: Ie styrman Axellie, 2e styrman Persson, 2e maskinist Emanuelsson, stuert oLof Andersson och kocken Ture Sjöberg.
-Senare kom 6 man med motortankern Bera på 11051 brton.
Lättmatros Gullberg mönstrade ut 4.8.43, motorman Augustsson 4.10.43 enligt UD H- 1595. Matros Lundgren fick hyresersättning till 27.12.43 då han "försvann."

Egna noteringar. 10 dygn i livbåtarna

Scandinavia befann sig fredag kväll 9.7.43 c:a 300 ′NO Cayenne på lat N 7 58′- long W 48 6,5′på resa Philadelphia - Rio de Janeiro via Willemstad på Curacao för bunkring med last av 2236 ton styckegods, tennplåt, maskine: tidningspapper och smörjolja (Se manifes sid 6). Hon gick med alla navigeringsljus tända och 2 strålkastare riktade mot svenska flaggan akter då 2e styrman Persson kl 18.50 tyckte sig se en vit strimma nära pm STB, svagt lysande i mörkret och löpande parallelt medfartyget som gick med 13 knop. Den tillkallade utkiken kundebekräfta styrmans aningar: en stor ubåt gick bredvid Scandinavia utan att avge några som helst signaler. Den följde om STB på c:a 200 meters avstånd. Befh varskoddesoch som genast virade in sina hemliga instruktioner med ett tungt föremål i mitten och kastade dem överbord på BB-sidan, innan han skyndade upp på bryggan. Befälet skyndade ut ur mässen lämnande kvällsmaten på tallrikarna och

SCANDINAVIA 9.7.43

manskapet akter varskoddes medan Scandinavia fortsatte på sin kurs med bibehållen full fart. Kl 19 lovade ubåten upp med stäven riktad mot Scandinavias midskepp och sköt ett varningsskott över skorstenen. Hade fartyget gått mörklagt skulle det ha sänkts utan varning. Befh lät nu omedelbrat slå stopp i maskin och morserade :" Washaben sie für order, bitte?" - Mörkt, molnigt och regnbyar. - Ubåten morserat tillbaka att befh skulle komma över med skeppspappren. STB båt satts i sjön och bemannats för att ro över till ubåten. Dyning rådde, men ingen vind,och det var barra c:a 100 meter att ro innan ubåten kunde bordas. Ett 15-tal man i varierande klädsel, de flesta i shorts och singlet, fanns på däck och kommendanten var en ung man i uniform. Han frågade efter de hemliga paa pappren som befh sade att han kastat överbord därför att han fått order om att göra så i händelse av uppbringning. Officerarna var militäriskt korrekta och kommendanten beklagade att han måste sänka Scandinavia på grund av kontrabandlasten. Skeppsdagboken och alla kopior av handlingar behöll ubåtschefen. Uppe i tornet avspanade en officer med nattkikare oavbrutet horisonten. Kapten Lindhe fick 30 minuters frist att överge fartyget och tyskarna gjorde honnör då han äntrade ner i livbåten igen. Fartygen hade drivit isär och det var nu åtskilliga hundra meter att ro tillbaka till Scandinavia. Då STB båt bordade återstod bara 10 minuter av fristen och det blev stor brådska att komma iväg . Befh tog med sig sin packade handväska, sin hund,(en terrier,) skrivmaskinen, portföljen med skeppspappren, familjeporträttet i skinnram och diverse värdesaker. De 25 ombv fick annars inte mycket med sig mer än kläderna på kroppen. Massor av hajar kretsade runt fartyget då de 2 båtarna rodde iväg från sitt fartyg som låg fullt upplyst och i full parad väntade på slutet . Först då båtarna kommit ca 1′från Scandinavia kl 20.45 hördes en dov explosion och en 200 meter hög rökpelare med en eldslåga vid basen omvärvde Scandinavia vars ljus genast slocknade ochinom en minut försvann fartyget i djupet. Tydligen hade ett priskommando från ubåten anbringat sprängladdningar i proviantförrådet och i maskin och gjort sitt arbete grundligt. I Ie styrman båt befann sig 12 man, i befh båt 13 man samt befälhavarens argsinta terrier och sköldpaddan Scandinavia,vackert bemålad med Svenska Lloyds emblem. Första natten fick båtarna driva med strömmen mot SO. Det fanns ingen vettig anledning att börja ro. Det var 800′till de Västindiskaöarna, 300 ′till närmaste land. Man satte dock segel fast det var totalt vindstilla. Lördag den 10.7 fick man sitta hela dagen och bära av vrakgods med båtshakar. Vrakgodset drev samma väg om livbåtarna och särskilt flera tunga smörjoljefat var efterhängsna och riskabla för båtarnas bordläggning. Delar av styrhytten , lejdare,luckor

SCANDINAVIA 9.7.43

pappersbalar, dörrar, allt möjligt flöt runt omkring. Båda båtarna var väl provianterade med rikligt vattenförråd, men så mycket vatten att alla kunde dricka sig otörstiga fanns inte. Befh införde från första stund ransonering. Ingen spritfanns, utom en flaska konjak per båt, för medicinskt bruk. Styrmännen hade plockat med 3 sextanter och en kronometer och sett till att hämta proviant från flottarna över till livbåtarna innan fartyget övergavs. Tre dygn efter förlisningen hade båtarna kommit in i de västgående srömmarna och gick för fulla segel. Strömmarna gav en gratisskjuts på 20'- 30' per dygn eller 4½ knop allt som allt. Nattetid måste alltid 2 man hålla vakt medan de övriga låg tvärs i båten eller på tofterna. Vattenransonen de 3 första dygnen var så liten att allas läppar sprack sönder och blev variga. En annan plåga var saltet. Manskaper lät befh förstå att de hade en revolver (som senare beslagtogs i Paramaribo). Nattetid upprätthölls kontakten mella båtarna med morsesignaler var femtonde minut och stora lyktor i riggen. En natt regnade det våldsamt och alla låg framstupa och drack sedan burkar och pytsar ställt ut överallt. Det blev 60 liter extra bara i befh båt.- Värmen på dagarna var plågsam och hajar som kretsade runt båtarna gjorde det omöjligt att bada. Foxterriern var inte populär. Han led av förstoppning (som alla andra) och kröp på nätterna gläfsande omkring och bet ur alla knappar i kläderna på de sovande. Som tidsfördriv fiskade man och tog bl.a två hajar som flåddes och dissekerades i brist på annan sysselsättning. De alltför närgångna hajarna fick dm-långa hack i ryggen med livbåtsyxorna utan att det verkade bekomma dem det minsta. Salongsuppassare Gösta Schröder hade fått med sig sin resegrammofon men måste sluta spela sina skivor sedan alla hört dem 100 gånger. Några försökte spela kort, men uthålligheten var dålig i solgasset. Kortvariga tropiska oväder med kuling och regnbyar uppträdde mest nattetid och då måste seglen revas i hast och sedan blev allting genomsurt. Kl 03 en sådan natt förlorade båtarna kontakten med varandra och den återknöts först följande eftermiddag. -Den 17.7 satt kurs rakt mot land och den 18.7 började vattnet få en annan grumligare färgton. På e.m den 19.7 dök en landkontur upp vid horisonten. Då båtarna kommit endast 3' från land såg man att kusten var otillgänglig med djungel och utan spår av liv. Det var Franska Guyana och alla kände till att dess befolkning av frigivna straffångar var klart livsfarlig varför båtarna fortsatte längs kusten norrut på betryggande avstånd från land med sikte på att komma till Holländska Guyana. På f.m den 20.7 nåddes flodmynningen till Paramaribo sedan båtarna under natten rott mot tidvatten och ström efter ett olägligt nattligt oväder. Varken fartyg på redden eller lotskuttern tog någon notis om de 2 livbåtarna med sin last av skäggiga, såriga, sönderbrända ,magra och smutsiga män som kände att de var ovälkomna i landet Surinam. Äntligen kom en racerbåt tillhörig Holländska marien,tog upp så många som möjligt

SCANDINAVIA 9.7.43

av dem innan båtarna bogserades in i hamnen. Befälet fördes till flott-stationen och alla skeppspapper beslagtogs. Befälet fick genomgå långa förhör. Manskapet inhystes i karantänsbaracker där de fick stanna i 10 dygn innan konsulatet ordnat bättre inkvartering i Paramaribo.Sköld-paddan Scandinavia blev stulen och förmodligen uppäten av negrerna,befh terrier måste skjutas. Många mönstrade ut på amerikanska sandsugare utanför Paramaribo och danske jungmannen Erik Pedersen arresterades av okänd anledning och fördes till USA. Först den 30.8 fick befh Lindhe och 9 av svenskarna möjlighet att medfölja en jugoslavisk lasttramp till Port of Spain på Trinidad. Därifrån sändes de vidare till Buenos Aires .
(se sid 11,hemkomster)
Scandinavia var det sista av Svenska Lloyds 5 motorfartyg som gått mellan Nord och Sydamerika. Med början med Scania sänktes 13.12.42 sänktes de övriga 1943. (Sicilia,Venezia, Industria, Scandinavia)

SÄNKT AB U-510, Alfred Eick

Scandinavia sänktes av U-510, Kapitänleutnant Alfred Eick,f.9.3.16 i Essen. Ritterkreuzträger 31.3.41. Eick var i livet ännu 1992 och U-510 blev 1945 fransk och fick namnet Bouan.

HISTORIK

Motorfartyg på 1551 brton byggt 1937 vid Eriksbergs varv i Göteborg av stål. L. 86,6 B 12,5 Tillhörigt red AB Svenska Lloyd (K.R.Bökman) i Göteborg. -Scandinavia och Gothia (sänkt 22.1.40) skilde sig från de övriga fartygen i Lloyds motorfartygsserie genom att de saknade passagerar-hytter.Ibrygghuset mellan lucka 2 och 3 var istället inrymda befh matsalong, röksalong, sov- och badrum samt hytter för Ie styrman,chiefen och stuert. Sjösatt 27.7.37 döpt av fru K.R.Bökman, levererat 9.11.37. Försågs redan då med national-itetsmärken på sidorna p.g. av Spanska inbördeskriget. 2740 dw.2 stora rum, 5 luckor, 10 3-tons bommar, 7 2-manshytter för manskapet akter, En 7-cyl 2-takts enkelv. B&W-motor på 2050 ihkr. 3 hjälpmotorer kopplade till varsin 53 kw generator. 7 kvm Cochran oljeeldad donkeypanna. 3 st de Laval oljeseparatorer. Alla pumpar av centrifugaltyp. -Påskafton 23.3. 1940 kl 16 avgick Scandinavia från Göteborg dest. till Genua och låg den 9.4.40 i Civita Vecchia.På väg därifrån till Gibraltar för order prejades hon utanför Cap de Gata av en fransk hjälpkryssare och infördes till Oran. Frigavs nästa dag, gick till Gibraltar o fick där order att avgå till Buenos Aires Paranagua i Sydamerika.
Kapten Sten Lindhe blev 1947 riddare av Vasaorden.Han var 1945-51 befh på Suecia på Londonlinjen, var 1951-53 befh på nya Saga och övertog i jan 53 Patricia. Den 9.3.56 gick Lindhe iland med pension.

SCANDINAVIA 9.7.43

American report on sinking of Scandinavia

The Swedish freighter Scandinavia was sunk by explosives at 23.30 on July 9th 1953 while en route from Curacao for Rio de Janeiro with a cargo of paper, machinery and steel, by U-510. This sub the day before had sunk the Norwegian tanker B.P.Newton and the U.S freighter Eidena. Scandinavia was on a course 120 degrees, speed 12 knots,fully lighted with Swedish colours.Weather was clear, sea calm, visibility poor. At 21.50 a sub was noticed on the STB beam. About 10 minutes later it fired a warning shot across the bow and the ship stopped. The master was ordered aboard the sub with the ships manifest.The commander asked him the usual questions and also if he had any fresh vegetables onboard,because that wwas what the seemed to need. The commander than stated that he had to sink the ship as it was not on his list of " safe passage" ships. The master said:" The next trip I was going to Buenos Aires." The commander answered: " Yes, but this trip you are bound for Rio." He then gave the crew 30 minutes to abandon ship and take whatever possesions they wanted. The sub then sent a boarding party over and blew up the ship with explosives. The sub was not large, about 600 tons, light grey, in good condition no marks or lettering on the conning tower. Deck was about one foot above the water and the swell constantly came over it. The crew were very young, the commander about 30. About 15 men were seen on deck. An officer constantly swept the area with binoculars.The machine guns were unmanned when the lifeboat was alongside. Most of the men wore shorts, officers wore overseas caps which appeared blue in the darkness. Crew looked in good condition. All were without weapons. The master carried out his conversation with the sub commander in German.When asked about this latser, he replied that he knew a little of the language and liked to use it.

SCANDINAVIA 9.7.43





Göteborg 24.1.44
Scandinavias chief
Karl Bertil Wångberg
just hemkommen med
ms Vingaren efter
4 år utanför spärrem.
Dottern Anne-Marie
hade svårt att känna
honom som sin pappa.

KORSÖ 14.7.43

EFTER BOMBNINGEN DEN FÖRSTA JULI, MINSPRÄNGD DEN 14 JULI.

Journalutdrag (Rapport sesid 2)

Ons 7.7.43 kl 16.15 färdiglastade. Lasten utgöres av 3886 ton koks till Malmö, varav 836 ton på däck. Djupg F. 20'1" - A 20'1" 25 ombv

Tors 8.7 - tis 13.7 förtöjda i bojar i Waalhaven, Rotterdam i avvaktan på konvoj.

Ons 14.7 09.40 avgått u. lots ledning ass. av bogserbåtar och båtmän.Kl 12.30 lämnat lotsen vid Hook van Holland ochgått in i konvoj som nr 2 under BO:s ledning. Kl 13.40 på lat N 52 8,3'- O.4 8,3'inträffade en kraftig explosion vid fartygets akter varvid en stor vattenpelare slog upp över akterskeppet så att vattnet inträngde i akterinredningen. Dock skadades ingen av besättningen. Vid omedelbart företagen pejling kunde inget läckage i rännstenar och tankar förmärkas, men vatten inträngde i tunneln från akterpiken. Då länsning skulle påbörjas,konstaterades att att samtliga länsrör till aktertankar och akterpik voro avslagna. Provisoriskt reparerat länsanordningen till tunnelgropen och påbörjat länsning av det vatten som inträngde från akterpiken samt tillfälligt tätat läckan. Vid kontinuerliga pejlingar konstaterades att vattnet steg i akterpiken varför denna måste vara läck även från utsidan. Betydande skador uppstodo i maskin, på däck och å inredningen i hytter och salong. Samtliga överfall till propelleraxelns lager bräckts sönder och propellerhylsan spräckts. I det närmaste alla inventarier av glas & porslin krossats.Meddelat konvojbefälhavaren att vatten inträngde i akterskeppet samt att fartyget på grund av maskinskada ej kunde göra mera än 3/4-dels fart.Frågat om fartyget kunde gå in till Yjmuiden, men erhållit order att återvända till Rotterdam. Då explosionen inträffade befann sig fartyget på anvisad plats i konvojen. Kl 15.20 vänt ochstyrt mot Hook van Holland efter en minsvepare och konvojerad av 2 förpostbåtar. Kl 18 kom 2 bogserbåtar och erbjöd assistans som avvisades enär den ej ansågs nödvändig. Kl 18.20 fått lots vid HvH. Kl 22 förtöjt i Waalhaven assisteradd av 2 bogserbåtar och båtmän. Båda ankarna ute. Djupg F19'8"- A. 20'7"

Tors 15.7 En första besiktning verkställd av ombud för assuransen samt tyska experter vilka bestämde att hela däckslasten och större delen av rumslasten, c:a 3000 ton, skulle lossas varefter fartyget måste i torrdocka. Kl 16.30 förhalat till lossningskajen och omgående börjat lossa med 2 kranar

ss Korsö 16.7.43

N.J.Nilsson	H.G.Henriksson	Bengt Isberg
Ie styrman	2e styrman	Befh

(Lasten under reparationstiden legat på kaj och väntat)

KORSÖ 14.7 43

(Eftersom haverierna den 1.7 och 14.7 hör ihop se även 1.7)

Sjöolycksrapport

Avgick Rotterdam ons 14.7.43 - Malmö. Rumslast 3050,6 ton koks. Däckslast 836 ton koks till 4 meters höjd på för- och akterdäck,surrad på betryggande sätt. Djupg F 20'1" - A 20'1" 25 ombv 300 ton bunkers/18 ton per dygn. Minexplosion kl 14.30 den 14.7 lat N 52 8,3'- O. 4 8,3' Vind WSW3,SW dyning klart. Befh och BO på bryggan, utkik på backen, Ingen skadad.Plåtsakdor i akterskeppet, propellerhylsan spräckt, alla överfall till propelleraxelns lager sönderslagna, akterpiken samt akterpikskottet läck, inredningen i slaong och hytter sönderbräckt. Alla länsrör till akterskeppet avslagna. Kanrepareras.

Rotterdam 20.7.43
Bengt Isberg
Befh

Crew list

Se Korsö flyganfallet 1.7.43

P.M. från UD till Böös,KK, Sthlm 20.7.43

För förtrolig kännedom.

Direktör Källström, redAB Rex, meddelar per telefon att ångf. Korsö under färd från Holland till Sverige skadats genom minsprängning den 14 innevarande månad. Olyckan hade ägt rum i närheten av Hook van Holland,ungefär 1½ timmes gång från Rotterdam. Fatygethade för egen maskin kunnat återvända till Rotterdam där det komme att undergå omfattande reparationer.Ingen av de ombv hade dödats eller skadats vid olyckan. SKN och Trafikkommissionen hade underrättats genom Källström.

J.Setterwall

Sjöförklaring i Stockholm tors 16.9.43 kl 10

Anders Edgren & Ernst Perno:inga frågor.
Avseende 14.7 var lasten assurerad i Öresund,Malmö & SKN.
Om beskjutningen den 1.7 se detta datum.

Befh vitsordat sin rapport.

Ie styrman: Vid minexplosionen i sin hytt som " rasat ihop." men han hade inte skadats. Då han rusade ut ur hytten mötts av inrusnade vatten som kastats upp vid explosionen. Vitsordat att fartyget skadats på sätt som angivits i rapporten.

2e styrman: Vakten på bryggan vid sidan av Befh och BO. Instämt i befh rapport.

2e maskinisten: Vistordat rapporten.

Matros Carl Johan Petterson: Stått till rors vid explosionen.

Lättmatros Axel Fredriksson: Utkik på backen vid explosionen .Sedermera ståt till rors från der Korsö vänt kl 15.20 o stryt mot HvH

KORSÖ 14.7.43

Memorial 2.11.43 se 1.7. Hemlig / Nr 136 -H.

Effekter

SKN 27.10.43 betalat rederiet 183 kr för chiefens förstörda kavaj och byxo som blivit helt sönderrivna och ett par ventilgardiner som förstörts av rostvatten.

SKNE VII 380 LASTEN

3886,6 ton koks till G.& L.Beijer Import & Export AB,Malmö.
Assurerad för 260.000 i Öresund. Redereiet ass. frakten i Fylgia för 65030.

Cirka 3200 ton koks lossats med gripskopa i Rotterdam 14-16.7.43 från däckenoch från alla luckor utom lucka 3,vars last hela tiden var ombord. Återinlastat 31.8 - 2.9.43. Manko vid lossning i Stockholm beräknats till 70 ton. Besiktning 12.9.43

SKN 30.9.43 till Beijer 9093:56
SKN 1.10.43 till rederiet 1047:02
SKN 19.7.44 till rederiet 12.333:96 Totalt: 22474:54

SKNEIII 275

Telegram till SÅAF från deras ombud i Rotterdam 17.7

Korsösurveyed in drydock stop 18 plates both sides afterpeak and afterhold to remove and fair stop inside word set in many xxxxxx rivets shell-plating loose stop sterntube must be renewed sundry renewals to engine and piping stop time required 7 weeks in which permanent repairs to hull can be made stop this includes one week compulsory yard holidays stop We recommend in agreement german authorities permanent repairs please instruct will wire estimate costs monday.

Dito 19.7.43

Korsö temporary repairs enginework impossible stop korsö rough estimate full permanent repairs 50.000 guilders 7 weeks time stop permanent repairs engine and temporary repairs hull 30.000 guilders same time.
(SÅAF telegraferat att de går med på permanent reparation)

Brev till SÅAF från Rotterdam-ombudet 19.7.43

Your above named steamer entered drydock on saturday and we inspected her in the afternoon. It appears that the explosion took place under the aftership and 18 platse on both sides of afterpeak and afterhold are set in and mustbe romoved and faired and 8 plates must be faired in place. The frames & afterpeak bulkhead are bent. A good deal of rivets in the neighbourhood are loose and must be renewed. The xx rudder was lifted by the shock and the handsteering was damaged.The skylight of the capeains

KORSÖ 14.7.43

saloon, which is in the poop, was lifted out of the deck and sunday damages were caused in the captain's quarters. The foundations plate of xxx the poopwinsch is broken, The ballast -& bilgelines of the aftership are all broken and the ballast pump discharge valve chest is broken. The sterntube is broken and 5 bearingcaps in the tunnel. The classification surveyor recommend to put the tailshaft and all tunnel shafts in a lathe for examination and open up the engine.Xxxxx It is considered that xxxxxxxxx the repairsto the engine will take 6 weeks to which has to be added one week for compulsory yard holidays.A rough estimate of the permanent repairs amount to Fl 50000:-

Brev till SÅAF från ombudet Rotterdam 4.8.43

We beg to inform you thatthe tailshaft & tunnelshafts were found in order. The ballastpump,which was already temporarily repaired, was now found broken again and wascondemned by the classifications syrveyor.As the pumo is of very exceptional type and the making of a new casting would take too much time it was decided to install another pump which could be obtained here Otherwise the repairs are progressing favorably.

Dito 31.8 .43

We beg to confirm our to-days telegram reading:
Korsoe finishing repairs today stop Bill arranged for 54085 guilders."
The ship was undocked this morning and engine trials were held in the after noon. Everything was found to be in order and tomorrow morning she starts reloading her cargo.

Hemresan efter avslutad reparation

Mån 6.9.43 kl 18 avgick Korsö från Rotterdam med last av 3886 ton koks, lämnade lotsen vid Hook van Holland 21.20 och gick in i konvoj under BO:s ledning. Kl 23.55 passerades platsen där minan exploderat den 14.7
Tis 7.9 i W4 och lätt överspolning upptäcktes att vatten kl 04 inträngde i förpiken genom ankarklysen. Vid undersökningupptäcktes en spricka av c:a 3 dm längd i vardera ankarlkyset o även en spricka på BB sida i ankarspelets bädd. Sannolikt skada från minexplosionen 14.7

ss Korsö Stockholm 13.9.43
Befh Bengt Isberg

(Lastenlossad i Värtahamnen)

Report of survey

Ch.Lübche, appointed by der Befehlshaber der Wehrmacht,abt.Marine,in Hilversum, and A.Kuipers, surveyor at Rotterdam, appointed by parties interested in ss Korsö, 15.7.43 besiktigat i Waalhaven, Rotterdam.
Ship had suffered several damages in the aftership, the ship was leaking in

KORSÖ 14.7.43

the afterpeak and from the afterpeak into the tunnel....
Discharging of the cargo commenced 16.30 Jluy 15th och slutade 17.7 kl 08 däca 3200 ton koks lossats. Korsö indockats 17.7 kl 10.40 vid Rotterdamsche Droogdok Mäatshappiij N.V. som permenant reparerat följande:
2 kölplåtar, 15 plåtar STB och 10 BB riktats ävensom plåtar,vinklar och spant i akterpiken med skott och plåtskador på tunneln,tunnelrecessen,tank nr 6 och i akterrummet. Sprängda nitar skurits ut och förnyats för Fl 514. Nitar och växlar akter tätats för Fl 200. Ballaströrledningarna i akterskeppet rep. för Fl 780:- Rännstensrörledningar i eld-och maskinrum och i tunnel rep för F, 720?- Ny rännstenscement inlagts. Rep av luft - o pejlrör i akterrum och akterpik. Rodret lyfts för undersökning.Handstyrningen med käx kättingar reparerats.

Däcksreparationer

Båtdäcket drivits, BB båtskrån fastsatts, 12 entrédörrar till hytter tagits ut,rep och insatts med delvis nya gångjärn.

Möbler och skottpaneler i befh hytt, chiefens och Ie o 2e styrmännens hytter reservhytten, pentryt o karthytten reparerats och återinsatts.
Träarbeten och panel i salongen rep och delvis förnyats.Salongsbordet, som slagits loss från durken ,rep. och en pedistal till detsamma svetsats. En salongsstol reparerats. Träarbeten rep. i salongsentrén och trappan.
Skåpen i proviantförrådet delvis förnyats.
Nytt tvättställ i stuerts hytt, ny spegel i befh tvättrum.
Salongsskyligtet avlägsnats,riktats och rep,delvis förnyats,återinsatts, med nya bultar till däck.
Awning stöttor och ribbor ovanför salongsskylightet rep.
Trägretingen på poopdäck vid salongsentrén rep
Arbetsbåten på poopdäck rep.
Poopens trädäck drivits, 3 nya plankor. Rep av lodapparaten. 1 nytt däcksglas
Wirerulle på poopdäck som slagits loss skruvats fast i däck.
Förhalningswinsch3n på poopdäck tagits iland,fått nybäddplatta,3 axlar rätats i svarv, ny förhalningstrumma gjutits, delvis ny bultar och rörledningar. etc.

Maskinarbeten

genomgång av propelleraxeln, plåtrep. i tunneln, ny propellerhylsa insatt
Rep. av akterstäven, 2 nya bärlager gjutna med nya kåpor,öppning och genomgång av huvudmaskinen,alla pistonger lyfts ut o överhalats,alla pumpar anslutna till huvudmaskinen öppmade och undersökta ochompackningar etc
Barlastpumpen rep. provisoriskt eftersomingen ny pump stått att uppbringa i Rotterdam. broken oberboard discharging pipe in engineroom utbytt mot ny mm mm - En hel del förråd och inventarier ombord förstörts .Dessa inte ersatts i Rotterdam .

KORSÖ 14.7.43

Kostnad för att lossa 3199,4 ton koks och återinlasta detta: Floriner 6238: 84
Kajhyra för lasten 17.7 - 2.9.43 " FL 1535:71 Totalt: Fl 7774:55
Reparationen kostat FL 54.085:-
Accident happende 14.7.43 at 14.30, ship entered the New Waterway kl 18.20 14.7, anlände Rotterdam kl 22. Börjat lossa 17.7 kl 16.20, avslutat lossning kl 08 17.7 , indokcat kl 10.40 17.7, utdockat 31.8, reparationen klar kl 15 31.8, börjat lasta in kokslasten 31.8 kk 17.30, lasten intagen 2.9 kl 19. Avgått från Rotterdam kl 18 den 6.9.43

Generalräkning

Av denna framgår att Korsö 20.10.43 fick en del mindre skador vid en bombraid mot Emden. - 9.12 43 kl 20.30 kom Korsö till Oscarshamns varv och låg där till 9.1.44 kl 07 för permanent reparation.(Av skador från 1.7, 14.7 och 20.10.43.

Oscarshamns varv rep. skador från 1.7.43 för 9245 kr
-"- -"- från 14.7.43 för 12505:- kr
-"- -"- från 20.10 .43 för 535:- kr
Rederiets generalräkning slutat på 115.070:28

SKN 30.9.43 ersatt J.H.Meyer & J de Jong,Rottardam för rep. där:118.193:81 kr
SKN 15.10.43 -"- -"- för kostnader /arvode 6434:56 kr
SKN 24.6.44 till SÅAF i arvode 1200:- kr
SKN 19.7.44 till rederiet 98580:41 kr i andel av haveribidrag

---

GG 248 NIPPON 16.7.43

SJÖNK 45 MINUTER EFTER MINEXPLOSION FRAMFÖR BOGEN VID FISKE 62′W.HIRTSHALS

Nippon låg fredag e.m 16.7.43 på snurrevadsfiske 62′W Skagen med en båt W om sig och en fångst på 80 lådor i lastrummet, och skulle ta hem vaden för första gången den dagen när man kände att man fastnat i något föremål på botten.Det regnade tidvis, sikten var dålig ,laber SW bris.För att inte skada trålen stoppades inhivningen och man tänkte försöka djupa upp redskapen kl 16.45 då en mina exploderade ett 10-tal meter framför STB bog.Nippon höjdes flera meter och dränktes i ett enormt vattenuppkast som spolade allt löst på däck ,bl.a 75 nyfyllda fisklådor, överbord och de 6 ombv bedövades av tryckvågen för några ögonblick. I skansen stod vattnet högt över durken bara någonminut efter explosionen och stod klart att fartyget skulle sjunka. Närmaste båt var GG 55 Beatrice av Knippla ((Se 12.6.42)) som låg c:a 2′ W. om Nippon. Det var bara att gå i livbåten . Kl 17.25 sjönk Nippon med aktern före och endast olja och spillror flöt omkring. Samtidigt kom Beatric och tog upp de 6 i livbåten.Beatrice avbröt fisket och gick hemåt. Samma dag hade GG 392 Niord av Öckerö på i stort sett samma plats fått en mina i snurrevaden som exploderat ett 10-tal meter föröver varvid skador uppstod ombord men Niord blev inte läck utan kunde gå hemåt för egen maskin. - Mån 19.7 minsprängdes vid Halsebanken ångtrålaren Hornsriff av Wesermünde på 350 ton och sjönk med 10 av besättningen.Endast 4 man överlevde och bärgades av Håålö av Gravarne. - Tis 20.7 sågs från en annan svensk fiskebåt NW Skagen en annan tysk ångtrålare flyga i luften med hela sinbesättning. Då rökmolnen skingrats syntes bara en maststump och halva styrhytten bland en massa spillror.

KK vol 114 Rapport

Avgick tis 13.7.43 från Öckerö till fiskeplats i Skagerack W Hirtshals. Minsprängd kl 16.45 fre 16.7 c:a 62′W Skagen i SW laber bris ,regnbyar och dålig sikt, Ingen av de 6 ombv skadades. Sjönk på grund av svåra skador i förskeppet. Olyckan ägde rum under fiske på en plats där fiske tidigare bedrivits,dockicke ifrågavarande dag. Då trålen första gången skulle dragas in medelst winschen,märktes att densamma fastnat i något vid botten fastsittande föremål. För att inte trålen skulle skadas stoppades winschen, Strax efteråt exploderade en mina c:a 10 meter för om fartyget som härvid sönderslogs föröver och började taga in vatten. Livbåten kunde sjösättas och samtliga 6 togo plats här. Fartygetsjönk efter omkring 45 minuter. Vi rodde i riktning mot fiskebåten Beatrice som låg på ett avstånd av c:a 3000 meter ochtogs ombord där sedan Beatrice gått oss till mötes. Olyckan hade observerats därifrån.

Öckerö 22.7.43

~~XXXXXXXXXXXXXX~~ Henry Mellgren Agne Corneliusson
skeppare

====================

GG 248 NIPPON 16.7.43

Besättningen.

Skeppare Agne Benedicte Corneliusson, Öckerö, 37 år -Huvudredare.
Fiskare Henry Mellgren, Öckerö, 37 år
Fiskare Allan Johansson,Öckerö,
Fiskare Sune Eriksson, Öckerö
Fiskare Valfrid Corneliusson
Fiskare Karl Emil Nilsson, Öckerö, 27 år

Sjöförklaring i Göteborg mån 26.7.43 kl 13

Sakkunniga: Hamnkapten Sven Lundmark & sjökapten Sven Wästgerd
1) När och hur hade sista ortsbestämningen gjorts före olyckan?
Advokat Mårten Henriques för SKN.
Advokat K.G.Lindberg biträtt skeppare Agne Corneliusson

Skeppare Corneliusson: Ägt Nippon sedan hon byggdes 1933. Fört Nippon i 10 å mee Mellgren var dock numera anmäld som skeppare. Sysslat med fiske sedan 14 års ålder. Ingen särskild ortsbestämning företagits. Fartyget hade, enligt vad man beräknade, befunnit sig på samma plats där man tid-xag igare ofta fiskat. Beatrice legat WNW om Nippon. Strömmen var ostlig. Sedan besättningen kommit över på Beatrice hade Nippons position bestämts genom loggning och en tvärspejling på Skagens fyr. Nippon hade legat till ankars före olyckan som inträffat i närheten av ankarbojen. Nippon låg dock inte fastvid ankarbojen vid explosionen. Agne Corneliusson stod i styrhytten.Mannhadekunn Man hade kunnat se Beatrice som dock stundtals skymts av dis. Sedan Nippon sjunkit hade Beatrice bärgat Nippons ankare, ankarwire och kätting,livbåten samt en mistlur, allt enligt Corneliussons uppfattning värt omkringg 500 kronro. Vid tiden för olyckanvar bara Beatrcie inom synhåll men någon timma tidigare hade Caspana av Hönö och dessförinnan Zentora lämnat fiskeplatsen.Andra båtar hade tidigare passerat på väg ostvart ,kooamde västerifrån.

Henry Mellgren: Varit 2 år på Nippon.Fiskeskepparbrev av 2a klass.Var vid explosionen sysselsatt med att ta in snurrevaden. Genast stått klart att Nippon inte kunde räddas. Omedelbart satt ut lillbåten.

Karl Emil Nilsson: 2 år ombord. Arbetat vid winschenvid explosionen.

KK memorial 4.9.43
Orsak:Minsprängning. Ex officio Bo Bergström

SKNEIII vol 276

Brev till SKN från advokat Mårten Henrique,Gtbg 26.7.43

Vid sjöförklaringen i dag avhördes fartygets ägare,vilken vid olyckstillfället förde befälet ombord,samt dess anmälde befh, äeensom - på ed- en av besättningsmännen. De voro alla av den uppfattningen att de tidigare fiskat på ungefär samma plats. Från Nippon hade ej någon ortsbestämning

GG 248 NIPPON 16.7.43

gjorts. Att Nippon befunnit sig c:a 62'W Hirtshals hade konsteterats på Beatrice -som tog upp besättningen - med logg på hemgående efter olyckan och genom pvärspejling på Skagens fyr. Att bärga Nippon var enligt samtligas uppfattning omöjligt.Man hade emellertid från Beatrice lyckats bärga Nippons ankare med wireoch kättingar samt lillbåten och mistluren. Dessa föremål ~~vä~~ värderas avbesättningsmannen till högst 600-700 kronor och av deövriga till 500 kr. Jag skall tillsända eder protokoll så snart detsamma föreligger.

Assurans

75 lådor fisk ombord ersattes inte."Ombord befintlig fångst kan ej betraktas som effekter!, enligt SKN i brev 30.8.43.

SKN ersatte inte heller 3855:- som begärts 25.8 för "gemensam utrustning" ombord, nämligen gemensam proviant 325:-, 5000 L råolja 515:-, 2000 liter tjräolja 1100:-, 1000 Liter skifferolja 730:-, 150 liter smörjolja 367:50, 110 lådor is 412:50, 180 tomlådor 315:- och 180 ramar 90:-

SKN utbetalade 23.8.43 44500:- för totalförlust

SKN utbetalade 2.9.43 5000:- för effekter ochutrustning.

De 5000 för effekter var dock tilltagit ex gratia,eftersom fiskelagets begärt sammanlagt 4084 för för effekter.

Allan Corneliusson förlorat kläder etc för 1471:- inkl kikare, en plånbok med 500 i kontanter och privat proviant 15:-

Allan Johannson förlorat för 530:- inkl vigselring 60:-

Henry Mellgren 459:- inkl plånbok med 15 kronor och tobakspung 4:-

Valfrid Corneliusson: 533:65 inkl förlovningsring 52:50, cigarettetui 13:- armbandsur 65:-, 1 kg smör 4:50,bröd (:-,konserver 5:-

Sune Eriksson: 549:- inkl klocka 70:- och portonnä 10:-

Karl Emil Nilsson: 545:- inkl armbandsur 105:- och egen proviant 20:-

---

Eget Historik

Motorfiskebåt på 49 brton byggd 1933 vid Gustafsson & Söners varv i Landskrona. L 17,7 B. 6,1 Byggd för, ägd och förd av skeppare Agne Benedicte Corneliusson på Öckerö. Galeasriggad. El .ljus. Skans för 8 man.Sjösatt febr 1933. 100 hkr Bolindermotor. Försökrad för 50.000kr.

~~Den 5.11.41 blev Nippon beskjuten av ett plan [illegible]~~

"Dom hade inget val" (1985)

Allan Johansson, Öckerö,berättar 1984

Vi låg och fiskade som vanligt vid minspärren.Det var ganska bra fiske då vi fick fast i nånting. Det fanns ju inget annat att göra än att djupa upp redskapen men vi hoppades ju att det skulle släppa i botten.Då vi var ganska nära hållet hände allt mycket plötsligt. Agne Córneliusson i styrhytten ropade allt han orkade:"Håll i er!" ochi samma ögonblick sköt en

GG 248 NIPPON 16.7.43

vattenpelare upp alldeles intill oss,vi hörde ett dåxxxx dån och etttryck på samma gång,det kändes som om båten skulle sjunka helt och hållet. När vattnet forsade ner igen blevdet rakt över båten. Det blev liksom en grop i vattnet. Förmodligenblev det väl bara skum omkring oss. Själva explosionen kom väl ungefär 25-30 meter framför vår stäv. Nippon låg liksom i marvatten först,men vattnet rann av däcket och vi kunde konstatera att vi var kvar ombord alla 6. Karl Emil Nilsson sprng ner i skansen men kom bara till dörren för vattnet stod högt över durken. Förmodligen hade borden släppt i förstäven så att vattnet forsade in fritt där. I lastrummet hade den stora isklumpen vält och där och i maskinrummet var allting upp och ner. Detfanns t.o.m maskindurkar som hade fastnat uppe på motorn. Så fort vi kunde fick vi livbåten i sjön. Vi rodde undan en bit för att inte dras med av suget då hon skulle sjunka. Det kändes fruktansvärt och sitta och se hur hon sakta sjönk allt djupare.Hon var en vacker båt,nymålad och verkligtfin. När hon sjönk med aktern före reste sig Agne i båten,stod med mössan i handen och sade med en röst som darrade av rörelse:" Vacker var du när du kom,och vacker är du när du går." Från Beatrice väster om oss hade de sett minsprängningen .Vi låg rätt långt isär men Beatrice kom och tog upp oss.Det var hemskt att komma hemutan båt.

Bröderna Olsson på Beatrice berättar.

Helmer och Reinhold Olsson på Beatrice hörde en dov knall och såg en fantastisk vattenkaskad alldeles intill Nippon.Men så fort vattnet sjunkit undan såg vi seglet på Nippon,precis som förut. Tänk att dom kunde klara den smällen,tänkte vi. Så kom det en lätt regnby.Några av oss gick ner för att äta. Då det klarnade upp igen märkte vi att Nippon var försvunnen. Alla rusade upp. Vi skar av snurrevadstågen och satte fast tamparna på vakaren till ankarwiren. Så körde vi för full maskin mot den plats där Nippon legat. Då vi kom närmare fick vi se livbåten.Detvar inga större svårigheter att få ombord dem även om detgick W dyning. Vi tog upp livbåten, körde sedan tillbaka ochbärgade redskapen. Linorna var fast på flera ställen men vilyckades få in redskapen. Sedan tog vi upp ankaret och gickoch bärgade Nippons ankarställ. 2 minor hängde på ankarwiren men vi slapp klar från dem. Nu efteråt begriper man ju att detta var rena vansinnet Vi var ju iallfall två besättningar ombord, 12 man.Vi kunde ju ha flugit i luften allihop om det velat sig illa.Och förresten, vad skulle dom med ankarstället till då dom hade mist båten? Jag förstår inte hurudan man var egentligen.....

Historik se sid 3

(Beatrice:se beskjutningen 12.6.42)

GG 392 NIORD 16.7.43

MOTORBÄDDEN SPRÄCKT; LÄCK I AKTERN VID MINEXPLOSION I VADEN NW HIRTSHALS.

Rapport

Då vi med våran fiskebåt Niord fre 16.7.43 var ute på snurrevadsfiske NW Hirtshals på 24 famnars djup,fick vi plötsligt något föremål som fastnade i redskapen. Föremålet visade sig vara en mina som även exploderade strax intill Niord med påföljd att Niord blev rätt illa ramponerad. Reparation är utförd av Ernst Backman,Öckerö,samt skadorna besiktade av ingeniör Häger samt em besiktningsman Lars Emanuelsson, Öckerö.

Öckerö 12.11.43

Attovanstående är med sanningen överensstämmande intygas av oss besättningsmän på Niord.

Harald Wennerberg
Skeppare

Elon Wennerberg Charles Wennerberg

Ink.SKN 15.11.43

Räkning utan skadeanmälan till SKN

Utan föregående skadeanmälan fick SKN 3.11.53 en räkning på 4481:36 från Ernst Backmans Mekaniska Verkstad på Öckerö för reparation av Niord.SKN skrev 5.11 till skeppare Harald Wennerberg :" Då vi icke kunnat finna någon haveranmälan få vi anhålla om Edert benägna meddelande i saken." Den 15.11 kom ovanstående rapport in.

Besiktningsinstrument

Sten Haeger besiktigat på slip 23.7 på Öckerö.

"Vid explosionen erhöll Niord så svåra skador att fisket måste avbrytas och fartyget gå till Öckerö dit det ankom 17.7 och sliptogs 22.7. Ingen av de ombv skadats. Niord vid explosionen utsatts för svåra krängningar varvid drivningen gått ur nåten och booetnplattan på motorn spräckts,olje- och andra tankar skakat loss och däcksförskruvningen för samma släppt i gängorna. Sprickor ha uppstått i kylvattenspumpens ena infästningsrör och en oljerenare har skadats."

Bordläggningen: Nåteni akterskeppet rabbas & drivas delvis samt beckas. En del lösa spik i bordläggning och spant inslås och en del förnyas.

Bränsletankarna: Samtliga tankar uppsättas på plats och en fastklammas med nya okar ochfastsättas.

Maskin: Den spruckna bottenplattan repareras först provisoriskt genom att en plåtdubblering inpassas över sprickan,detta i avvaktan på färdisgtällande av en ny bottenplatta.Den spräckta kylvattenspumpen till motornborttages och en ny pump insättes.

Bottenmålning. Kostnad 4481:36 inkl ny bottenplatta.

Niord gick åter ut på fiske i början av augusti 1943.

Arbetet med att inmontera en ny bottenplatta för 3000 kr pågått 14-18.10.43

GG 392 NIORD 16.7.43

Poster i reparationsräkningen

Sliptagning 58:- Ny kylvattenpump 200:- 1 st Motorbädd 3000:-
Drivning 36:50 (10 kg beck, ½2 kg drev) Ekspxik 9:50
Virke till tankar och skott 12:- 1½ kg metall till däcksflänsar 5:25
Mönja och mässingskruvar 1:81 Svetsat oljerenare 45:-
Svarvning av däcksflänsar (4 timmar) 16:-
Kompassjustering 48:- Lagning av bottenplåt (8 timmar) 24:-
Loss -& fastsättning av tankar (127 timmar) 381:-
Spikning,nagling & drivning av bordvägg (45 timmar) 135:-
Arbete med nya kylpumpen i 7 timmar 21:-
Upptagning & nedsättning av motorn (134 timmar) 462:-
Nya motorbädden 14-18.10.43 (23½ timmar) 70:50

Assurans

SKN 18.11.43 betalat 4481:36 för reparationerna & 200:- till Haeger 11.11

Data

Motorfiskebåt byggd 1917. Huvudredare skeppare Harald Wennerberg.Öckerö Motorn isatt aug. 1933. ~~Exxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~. 37 brton byggd 1917 i Lysekil av ek & furu. L. 15,5 B. 5,8 65 hkr motor. Huvudredare Charles Alexius Wennerberg på Öckerö. Skeppare A.H.Wennerberg.

MARIA GORTHON 18.7.43

OSKADAD UNDKOMMIT ATTACK AV 3 BOMBPLAN I ROTTERDAMKONVOJ UTANFÖR HELDER.

Journal.

Sön 18.7.43 på resa Rotterdam-Luleå med rums-& döckslast av koks i tysk konvoj angreps konvojen kl 20.30 tysk sommartid utanför Den Helder av 30 st tremotoriga engelska bombplan.Ett av dessa anföll Maria Gorthon och 2 bombnedslag kommo helt nära midskepps å BB och STB sida utombords. Explosionerna skakade fartyget våldsamt och stora vattenmassor sköljde över däcken. Det var dock djupt vatten på stället, c:a 23 famnar, och när anfallet var över pejlades alla tankar och rännstenar utan att något läckage förmärktes.

Fre 30.7 Ångaren är slutlossad i Luleå.Alla barlasttankar ha länspumpats och noga pejlats under dagen men läckage har ej förmärkts.

N.A.Nilsson H.E.Olsson
1e styrman 2e styrman

Ombord 30.7.43
J.F.Günther
Befh

Besiktningsinstrument

Anders Edgren på begäran av befh N.B.Jeppson,infunnit sig ombord den 28.7 1944 för att besiktiga botten då Mansuria låg dockad i Östra Beckholmsdockan i Stockholm för bottenmålning efter att ha legat upplagd sedan januari 44. Inga som helst skador fanns i botten eller sidorna.Endast ett mindre läckage vid akterstäven som senare diktades och svetsades vid Finnboda varv till en kostnad av 75 kr.

Assurans

SKN 1.9.44 betalat Edgren 60:- och 12.10.44 rederiet med 75 kr.

Eget

Tysk kommunikè 19.7.43

Das OKW gibt bekannt:" Bei der Abwehr von Angriffen gegen Deutsche Geleite and der Norwegischen und Holländischen Küste wurden ein feindliches U-boot versenkt durch Sicherungsfahrzeuge und Deutsche Jäger 5 Flugzeuge abgeschossen. 4 weitere feindliche Flugzeuge,darunter ein Grossflugboot,wurden Über dem Kanal sowie über dem Atlantik vernichtet.Ein eigenes Jagdflugzeug ging verloren.In den vergangenen Nacht überflogen nur einzelne Störflugzeuge das Reichsgebiet."

Historik

Se 26.6.42

VIDAR 19.7.43

STYRT MOT LAND EFTER MINEXPLOSION TILLS VATTNET NÅDDE CYLINDRARNA.

BÄRGNING INSTÄLLD PÅ GRUND AV RISK FÖR FLYGANFALL.

Rapport

Avgick lör 17.7..43 kl 23 från Rotterdam dest. till trelleborg för order. Rumslast 1888,7 ton koks & 587,8 ton kol. Däckslast 388,9ton koks till c:a 3 meters höjd på fördäck och 2½ meters höjd akter. Djupg.F 19'6"- A 19'6" 26 ombv. BO hade befälet. Utkik på backen. Gick i konvoj.
Minsprängd mån 19.7 kl 05 tysk tid.Terschelleings fyr i SWtW. Vind NO t O 4-5 Beaufort, sjögång, grov sjö. Ingen skadad. troligen magnetmina. Fartyget satt på grund men anses bli vrak.

Journalutdrag

Lör 17.7. kl 23 Avgått Rotterdam.Full last av 2865 ton kol&koks.
Sön 18.7 02.45 avgått från Hook van Holland i Konvoj under ledning av tysk Begleitoffizier, Oberleutnant Steimorth. Kl 12 middagen ankrat på den Helders redd enligt order. Kl 20.30 lättat och fortsatt i konvoj.Vid avgången från Helder anfölls konvojen av engelska bombplan men anfallet misslyckades sedan flera (5) av planen skjutits ner av tillkallat jaktflyg och eskortfartygens eld. Inga skdor erhölls å konvojens fartyg.
Mån 19.7 kl 05 tysk tid exploderade en mina under akterskeppet varvid stpra skador anställdes å akterskeppet och midskepps samt i maskinen och bostäderna. Särskilt midskepps där möbler,porslin och privata tillhörigheter krossades. Omedelbart pejlat alla rum varvid befanns vattnet forsade in i såväl maskinrum som akterrummet och fartyget fick snabbt c:a 25 graders slagsida.Besättningen beordrades hålla sig klara vid livbåtarna medan fartyget fortsatte att gå föröver i riktning mot land för att komma in på grundare vatten.Då övermaskinisten rapporterade att vattnet steg i maskin-o eldrum beordrades vakthavande 3e maskinisten att öppna säkerhetsventilen strax innan vattnet nådde botten av pannorna, vilket även utfördes. Fortsatt med reducerad fart att styra mot land tills maskinen stoppade kl 05.15 då vattnet nådde cylindrarna. BO signallerat till en förpostbåt att komma långsides, och ta emot en bogserkabel som utsattes av besättningen.Därefter gick alle man i båtarna enär fartyget såg ut att sjunka när som helst. Att så inte skedde berodde på bärkraftigheten i den torra koksen i lastrummen. Då bärgningsfartyget "B.S.3" kom i närheten hoppade emellertid befh, BO och den tyske signalmatrosen ombord på Vidar och stack ut bogserkabeln till BS.3 sedan förpostbåten lagt av sin kabel. B.S.3 började omgående dra fartyget mot land. Besättningen beordrats gå ombord i förpostbåtarna med undantag av styrmännen och däcksmanskapet som fick order att komma åter och hålla sig längs sidan i händelse av att fartyget skulle sjunka. Vinden var

VIDAR 19.7.43

NOtO 4-5 Beaufort med tämligen grov sjö som slog över för- och akterdäck så att större delan av däckslasten gick överbord och slagsidan ökades. Handstryningen slögs till och senare togs 3e styrman Persson och några av däcksmanskapet ombord för att styra fartyget efter förpostbåten. .- Sedan det Holländska brägningsfartyget B.S.3 övertagit bogseringen och då fartygets relingar nu låg under vatten beslöts att sätta detta på grund. Kl 09.50 tog Vidar botten c:a 1½ ′ från Terschelling i riktning NOtO. Besättningen nu beordrats ombord. B.S.3 inlett försök att länspumpa maskinrummet men dess pumpar kunde inte minska vattenståndet. Tyska bärgningsfartyget Bora kommit långsides och övertagit länspumpningen av maskin. Kl 19 beordrat B.S.3 att försöka dra Vidar av grundet sedan maskinrummet kl 17 vid lågvatten kunnat ~~pumpas nästan läns~~ nästan pumpas läns av Bora. Under detta arbeta konstaterades att vattnet åter steg i maskinrummet trots oavbruten pumpning med särdeles effektiva pumpar, varför bärgning av fartyget ansågs utesluten. BO telegraferat till marinmyndigheterna att pontonkranar måste anskaffas för lossning av lasten ochatt dykare måste sändas ombord. Sedan svarstelegram erhållits att om möjligt kvartanna ombord tills marinens bärgningsexpert hann anlända inställdes försöken att länspumpa men besättningen kvarstannade ombord och noggrann vakt hölls under kvällen och natten.

Tis 20.7 08.30 kom en förpostbåt med marinens bärgningsexpert Kapitän Strausbh. Av honom beordrade bärgningsförsök dock misslyckats. Försök sålunda gjorts att föra wirar under fartygetför att kunna föra läcktätningspresenningar under läckorna och samtidigt länsa från maskinen, men utan resultat. Fartyget alltmer sjunkit ner i sanden. Kl 17 erhållit order från Marinen att omedelbart överge fartyget. Sedan besättningens tillhörigheter mm förts ner i båtarna avgick bärgningsfartygen ~~kl 19.15~~ kl 19.15 med hela besättningen ombord till Borkum.

Ons 21.7 ankommit till Borkum kl 02.30 där besättningen erhållit nattkvarter och kost genom marinmyndigheternas försorg. På f.m. fortsatt i en annan bärgningsbåt till Emden och anlänt dit kl 15. Herr Mäckermann i Frachtkontor ombesörjt respassen och köpt biljetter till Hamburg.

Tors 22.7 kl 05 fortsatt resan med snälltåg till Hamburg där konulatets ombud var nere och ordnade om logi och kost för besättningen. Sedan detta ordnats o biljetter köpts fortsattes resan.

Fre 23.7 Via Warnemünde-Helsingör till Hälsingborg dit besättningen ankom kl 22.30 och erhöll kost o nattlogi.

Lör 24.7 avmönstrat hela besättningen med hyra t.o.m dagen.

Hälsingborg 24.7.43

Helge Norrby

Befh

VIDAR 19.7.43

Sjöförklaring i Stockholm 2.8 43 kl 12.30

Anders Edgren & Ernst Perno:inga frågor.

Befh Norrby: Vidars avmagnetisering kontrollerats i Kielkanalen på nerresan till Rotterdam. Ny avmagnetisering ej nödvändig före den 5.8. Tre fartyg gått före Vidar vid explosionen,därav 2 minsvepare. Explosionsstöten så våldsam att skruvar och nitar ryckts ur sin hål. Sannolikt en magnetmina som sinställts på att smälla efter det ett visst antal fartyg passerat. Vidar till en början hållits flytande av kokslasten enär koks i torrt tillstånd är lättare än vatten. På grund av risken för flyganfall och då under bärgningsarbetets gång även ett tyskt fartyg minsprängts vägrade de tyska myndigheterna att låta fullfölja bärgningsarbetet.

2e styrman Zachrisson: Varit på bryggan vid explosionen liksom befh.

Chiefen Bergfeldt: Legat och sovit med kläderna på vid explosionen.Genast skyndat ner i maskin där vatten strömmade in genom ett hål i maskinrummets botten.Genom de vattentäta skotten läckte endast obetydligt med vatten in.Maskinen varit igång ända tills vattnet nått tvärstyckena. Han hade själv deltagit i länspumpningsarbetet. Vid ebb hade vattnet bragts ner till endast en meter över luckorna i maskinrummet, men då tidvattnet återvände vattenfylldes maskinrummet ånyo.

2e maskinisten Bergkvist: Vakthavande i maskin. Vid explosionen brast vissa rörledningar och endast 2-3 minuter efter explosionen forsade vattnet 6-7 dm över maskinrumsdurkarna. Troligt att bottenventilerna skadats. Tunneldörren stängts. Maskinen vid explosionen stoppats enligt givna order men åter startats när det visat sig att fartyget inte skulle komma att sjunka omedelbart. Därefter gick maskinen tills vattnet nått upp till cylindrarna.

Timmerman Sjöström: Kastats ur kojen vid explosionen. Utfört pejlingarna.

Crew List (Kompl SKN)

Befh Claes Jon Helge Norrby,Svarvaregatan 18,Sthlm, 22.3.85 (Sept 39)
Ie styrman T.Rydell, Kobbarnas väg 18A,Gtbg, 11.3.83
2e styrman Karl Ivar Zachrisson, Hagavägen 60,Hagalund, 3.4.80
3e styrman A.Persson, 3.4.18
Chief Sten Gustaf Erik Bergfeldt, Sätra,Flen, 18.10.98
Ie maskinist J.Schönbeck, RedAB Vandia, Råå, 23.6.03
2e maskinist Thure Harald Bergkvist, Bergsundsstrand 13,Sthlm, 28.6.91
Telegrafist K.Petterson, 19.8.11 % Red AB Iris,Kungsgatan 3,Sthlm.
Stuert Botolf Alsterberg, Quidingsgatan 10A,Gtbg, 17.6.90
Kock J.C.Ingvarsson, Ringvägen 141,Sthlm, 2.4.84

Forts

VIDAR 19.7.43

Crew list forts

Mässuppassare Ingvar Andersson, Österlånggatan 25,Stockholm, 6.4.23
Timmerman Johan Martin Sjöström, box 176,Väte,25.6.87
Matros O.Åkerman, Österlånggatan 14, Stockholm, 27.11.89
Matros K.Karlsson, 19.12.92 (Ej insänt effektlista.Däremot em Matros
K.A.Andersson, Forsa, Bergshamma ,som förlorat för 848:-
Lättmatros Nils Göte Svensson, Lycke,Elisborg, 2.11.19
Lättmatros Palle Bonnevier, 20.2.23 Djurhamn.
Lättmatros Folke Andersson, Korsgatan 3,Malmö, 15.11.23
Jungman Bo Karlsson, box 380,Slite, 30.10.23
Jungman Nils Gustav Gelfgren, box 158, Själevad, 21.2.24
Smörjare Manfred Eriksson, Mörrumsryd,Mörrum, 9.9.97
Smörjare Herbert R.Selén,Hagavägen 82A, Råsunda, 6.12 01
Eldare Enar Borin, Bergviken 4022, Luleå, 27.2.05
Eldare Knut Nährström, % Josefsson, Stigbergsgatan 4,Sthlm, 23.12.24
Eldare Gunnar Lantto, Åkersdal, Fristad, 4.7.13
Lämpare Arthur A.Persson, Sjöfolksförbundet,Gävle, 24.8.99
Lämpare Arne F.Jonsson, Norra Villan,Djurgården,Sthlm, 13.11.21
(Matros Karlsson sannolikt ej ombord, eller också hette han K.Andersson

---

KK memorial 29.12 43

..av allt att döma en magnetmina som exploderat under fartygets akterskepp. Ex officio Bo Bergström

---

Brev till UD från generalkonsulatet,Hamburg,23.7.43

Nr 199/ HP 39

Till Hans excellens Herr ministern för utrikes Ärendena

Härmed får jag vördsamt angående ss Vidars krigsförlisning i Nordsjön lämna följande upplysningar vilka fartygets befh lämnat unde sitt uppehåll i Hamburg. - Vidar hade sedan den 18de innevarande månad gått i konvoj från Hook van Holland på resa från Rotterdam till Sverige. Nämnda dag angreps konvojen av engelska bombplan, dock utan att skador erhölls. Kl 5.00 måndag 19 samma månad exploderade en magnetmina under fartygets akterskepp varvid stora skdor uppstodo såväl på däck som i maskinrummet, i hytter och å fartygets botten. Vattnet forsade in i maskinrummet och tunneln.Olyckan ägde rum NNW om Terschellings fyr. Konvojofficeren beordrade en förpostbåt att assistera fartyget. För att ej riskera explosion släpptes ångan ut ur pannorna då eldning omöjliggjorts till följd av vattenståndet i pannrummet. Då vattnet kl 9.35 nått fartygets relingar sattes fartyget på grund utanför Terschelling. Besätt-

VIDAR 19.7.43

ningen kunde till en början kvarstanna ombord,men då bärgning under för handenvarande omständigheter ansågs utesluten, lämnade alla fartyget och besättningen inträffade i Emden ons 21.7. Sedan utreseformaliteterna ordnats;anlände besättningen till Hämburg torsdag den 22.7 och har idag, efter ombesörjande här av ytterligare en del formaliteter,avseende resan till Danmark,vidareförpassats över Köpenhamn till Hälsingborg. Beskickningen i Köpenhamn har per telefon underrättats. - Generalkonsulatets utgifter komma att anmälas till ersättning så snart fullständiga verifikationer erhållits. Axel Stridbeck

---

SKNEIVII 381

Lasten

2277,6 ton Brechkoks och 587,8 ton kol, det sistnämnda partiet i förrummet.
Lastmottagare: Cqrl Folke & Co AB i Stockholm för Stockholms gasverk.
Däckslast:på fördäck 170 ton, på akterdäck 218,9 ton.
Lasten assurerad för 108500 kr i Ägir.
SKN betalat Carl Folke AB 108.500:- den 13.8.43

T.Fredh:"Innanför spärren" (1985)

Lättmaotros Bonnevier minns

Innan avgången från Rotterdam kom tyska myndigheter ombord och gav kapten Norrby order att måla över rederiets vita band på den svarta skorstenen . Anledningen var att anfallande plan lätt kunde upptäcka detta band. När Vidar exploderat greps 2e styrman Zachrisson av panik. Han satte sig helt sonika på däcket men togs snabbt tillbaka till verkligheten. Kapen Norrby tog fram sin revolver och satte den mot syrmannens huvud och förklarade lgnt." Nu är det dags förstyrman att gå i livbåten". Sällan har jag sett en order få så snabb effekt, minns lättmtros Palle Bonnevier.

(se sid 7-8 revolverdrama i Luleå 1.8.41)

SKNEIII 275

Vraket brutet itu, sandas igen.

Max Doflein i telegram till SKN 28.8.43 : " Dampfer Vidar gemaess Reichs kommission Zee Rotterdam eingeholte untersuchung ist dampfer bei Terschelling durchgebrochen und versandet. Bei hochwasser ragt nur schornstein heraus. Bergung also aussichtslos = Doflein Frachtkontor

(Doflein fått beskedet från Reichskommissar für die Seeschiiahrt i Hamburg. En Kapitän Rauch från Kiel i Bergungskommando fastställt att vrak et snabbt sandas igen efter att ha brutits itu.)

Assurans

SKN 28.8.43 betalat redAB Iris 750.000:- plus revers 165.000:-(6.2.46)

VIDAR 19.7.43

Det mesta bärgat, ändå krav på ersättning

Både SKN och rederiet vägrat utbetala effektersättning efter de inlämnade listorna i vilka t.ex. stuert tagit upp 1210:- och mässpojken 1009:- i förlust och manskapet över lag mellan 800-1000 för förlorade effekter. Anledningen belyses av följande 2 skrivelser:
SKN 7.8.43 i brev till UD:s ersättningsbyrå (Setterwall):" Enligt ingångna uppgifter hade man efter minsprängningen ganska god tid på sig att varför befh anmodade besättningen att rädda sin tillhörigheter,vilket ochså, enligt befh uppfattning, väsentligen torde ha lyckats, särskilt som man, förutom egna livbåtar, hade tillgång till en tysk bogserbåt. Nu har vissa besättningsmedlemmar (17 man) inkommit till rederiet med anspråk på ersättning för förlorade effekter. Rederiet har emellertid, i samråd med oss, t.v. avböjt alla anspråk ,då mycket talar för att dessa åtminstone i viss utsträckning äro berättigade." SKN bett UD undersöka hos generalkonsulatet i Hamburg hur mycket resgods besättningen haft med sig på hemresan.)
Generalkonsulatet i Hamburg i brev till UD 3.11.43: " Härmed får jag vördsamt meddela att enligt uppgift från härvarande centralstation det resgods vilket polleterats för befäl och manskap från förolyckade ss Vidar, utgjordes av 20 kolli med en sammanlagd vikt av 607 kg. Föreståndaren för härvarande Sjömanshem,Herr Herman Hansson, vilken ombesörjt biljetterna och polleteringen från Hamburg till Hälsingborg, har vid förfrågan upplyst att sannolikt varje man av besättningen ,och med säkerhet det övervägande flertalet, medförde fullpackade sjösäckar,och att samtliga utom det polleterade resgodset medfört personliga tillhörigheter.Förutom dessa säckar ingingo två befh och övermaskinisten tillhörande tunga koffertar i det polleterade resgodset." Axel Stridbeck.
Rederiet 10.11.43 fått 3613:25 från SKN för utbetalade effektersättningar till befälspersoner. Befh sålunda fått 785:- för radio och tabellverk, kemtvätt av kläder, reparation av sextant och skrivmaskin och ersättning för en uniform (300) som förstörts av oljefläckar. Ie styrman Rydell fick 320:- för reparationer av radio och fickur, ett par förlorade glasögon, en sönderslagen väckarklocka, rep av skrivmaskin, en förstörd kostym, och en resväska värd 17:50 som gått överbord med kokslasten . 2e Styrman fått 455:- för förlust av kikare, en kostym och glasögonen. - Chiefen fått 416:50 för kläder och 121:- för instrument han förlorat i maskinrummet. Ie maskinisten fått 525:- för kostym, skor, ettpar löständer,klocka, ritbestick och mössa. 2e maskinisten fått 396:- för kläder,fickur, pipa och glasögon förlorade i maskin ävensom 121:- för instrument. Telegrafisten

VIDAR 19.7.43

som anmält förlust för 575:- fick ut 175:- för kläder. Ordinarée stuerten FFidolf A.Swensson, på semester vid minsprängningen, fått 260:- för vita rockar o en del andra kläder. - Manskpet fick ingenting.

Historik

Laståangare på 2140 brton byggd 1907 vid Murdoch & Murray i Port Glasgow av stål. L.86,4 B. 12,9 Tillhörig red SB Iris (S.Abrahamsen) i Stockholm. Inköpt sept 39 från Sveabolaget (Em.Högberg) i Stockholm som Xxdax haft Vidar sedan 31.12.12 då Sveabolaget övertog samtliga fartyg i redAB Wicanders flotta i samband med Wicanders likvidation. Sjösatt 22.8,lev 7.9 1907 till Wicanders rederi och första resan gick i barlast från Port Glasgow till Norrland för lastning på Alexandria. 890 ihkr. Systerfartyg Systerfartyg till Gerd, byggd 1907, som 1935 sjönk i Kattegatt med hela sin besättning, 21 man, efter att ha rammats av norska barkskeppet Lingard.- 1907.1914 gick Vidar jämte Ymer, Gerd och Sigyn i trafik på Medelhavet, Svarta Havet och Östersjön. Lastenhem var mestadels korkbark för Wicanders Kork-& linoleumfabriker i Stockholm, Riga, Lübeck och St. Petersburg.
I jan 1917 blev Vidar fast i fransk hamn, liksom Garm,Tor och Ludvig Peyron, i samband med att tyskarna skärpte ubåtsblockaden. Vidar rekvirerades av Franska staten och först i juni 1919 fick rederiet tillbaka fartyget.Samma öde rönte Sif,Magne,Venersborg och Wasaborg i engelska kanalhamnar. -
Den 12.11.25 sänkte Vidar en engelsk ubåt i Engelska Kanalen. Det var MI på 1950 depl.ton som rammades i uläge och sjönk med hela sin besättning, 68 man. - Vidar varpå resa Cardiff-Stockholm med kollast och befann sig kl 07.45 den 12.11.25 i mörker och grov överbrytande sjö i höjd med Star Point, lat N. 49 59'- W 3 35" då 2 tätt på varandra följande stötar kändes i skrovet. Inget xxx läckage, befh förmodade attdet varit en minexplosion på avstånd som förmärkts. Det inträffade satte inte i förbindelse med MI:s försvinnande förrän en dykare i Stockholm 21.11 fann att Vidars förstäv under vl böjts kraftigt över åt BB så att nitarsprungit och plåtar skadats. MI försvann under sjökrigsövningar i området utanför Star Point men inga varnande patrullbåtar hade iakttagits från Vidar. - Från våren 1940 gick Vidar på Tyskland med malm och kollaster. Natten till 1.8.41 då Vidar låg vid Svartökajen i Luleå attackerades kapten Norrby i salongen av 2 berusade matroser som ville ge betalt för den dåliga mathållningen ombord. Norrby drog sin revolverxx och i handgemänget gick ett skott av och träffade den ene matrosen under högra skulderbladet. Då mannen, vild av raseri,fortsatte att slåss utan att märka atthan träffats slog befh kolven i huvudet på honom och sparkade honom sedan han fallit omkull.Svårt blödande fördes den skjutne till Luleå lasarettoch opererades. Vidar avgick 2.8 mot Bremen

VIDAR 19.7.43

försenad av polisutredningen ochmed Ie styrman som tillförordnad befh och kapten Norrby som passagerare eftersom besättningen vägrat avgå under hans befäl. Han frikändes vid rättegången eftersom han haadlat i självförsvar. Matroserna fälldes enligt sjölagen för myteri.
19.12.42 grundstötte Vidar på resa Bremen-Sthlm medxkolilast utanför Aspö Sten i Karlskrona skärgård och blev läck i bottentankarna 1-2. Flottogs av Poseidon sedan en del av lasten, 2000 ton zinktackor, läktrats.

OSWIN 19.7.43

SKAKATS AV TVÅ MAGNETMINEEXPLOSIONER I ROTTERDAMKONVOJ

Journal

Mån 19.7.43 på resa Luleå-Rotterdam med malmlast passerades Cuxhaven där BO erhölls verefter resan fortsattes i konvoj föregången av minsvepare Sent på kvällen sprängde minsveparna 2 magnetminor varvid kraftiga explositioner uppkomma och skakningar i fartyget förmärktes.

C.Johansson E.Eriksson Stockholm 10.11.34
1e styrman 2e maskinist N.A.Hedberg
Befh

Läckage i propellerhylsan

Vid Oswins lossning i Stockholm lör 30.10.43 rapporterade den nye övermaskinisten att propellerhylsan var fylld med vatten,varför Oswin dockades vid Finnboda varv och reparerades 2-11-11-43.Skadan torde ha uppkommit den 19.7.43.Maskinist Karl Harry Eriksson som påmänstrade i Norrköping 4.8.43 har meddelat att hylsan var läck då han kom ombord. Ing Allan Zander besiktigat vid Finnboda varv 2.11.43.Sedan propelleraxeln indragits befanns axeln vara svårt repad,det yttre vitmetållsfodret i hylsan svårt skuret, och delvis nersmält så att spelrummet i hylsan var 11 mm. Inre fodret av tackjärn svårt slitet så att vatten läckt in. Det är möjligt att propelleraxeln kom ur läge vid bombningen 19.7 liksom Cederwallsboxen.
Reparationen kostat 7910:- kr
Oswin låg vid varvet 2.11- 11.11.43 då hon avgick kl 21.

Assurans

SKN ersatt SÅAF 18.3.44 med 7000:-

Historik

Se Oswin 31.1.43
Övriga krigshaverier: 5.1.44.

PEGASUS 24.7.43

TORPED I DJUPTANKARNA - 12855 TON BENSIN I LASTTANKARNA.

Rapport

Avgick Abadan,Iran tors 1.7.43 destinerad till Durban. Last av 12855 ton 67-oktanig bensin (motor gasoline). Djupg F 28′- A 28′ 38 ombv Torpederat lör 24.7. kl 00.30 lat Syd 28 5′- Long 0.37 40′. Vind växlande 1-2 lätt dyning, klar sikt. 2e styrmans vakt. Utkik på bryggan. Fördäcket strängt vid torpedering.

Skeppsdagboken

Tors 1.7.43 avgått från Abadan.

Fre 23.7 kl 19.30 känt 2 kraftiga stötar i fartyget, förmodligen höärrörande från explosioner i vattnet. Ökat farten till högsta möjliga och börjat zigzagga.

Lör 24.7 kl 00.05 lat S 28 5′- O 37 40′ observerat torpedstrimma strax för om fartyget.Omedelbart därefter såg 2e styrman Bratting kommandotornet på en ubåt c:a 100 yards från fartyget om BB. Enär det i den månljusa natten var omöjligt att undkomma ubåten, gavs order ~~xxxxxx~~ om att överge fartyget. Stoppat maskinerna kl 00.07 och alla gått i båtarna.När båda livbåtarna var klara av fartyget kl 00.30 träffades det av en torped förut på BB sida mellan djuptankarna nr 2 och 3. Under resten av natten legat med båtarna mindre än en sjömil från Pegasus. Kl 07.30 rodde BB båt tillbaka för att undersöka möjligheterna för fartygets ~~xxx~~ bärgning Vid undersökningen befanns skrovet om BB uppslitet lodrätt mellan djuptankarna 2 och 3 och c:a 25′av bordläggningen var utsprängd i 30 graders vinkel mot sidan vartill skrovet brutits. Däcket uppslitet över en längd av 60′ och flera trunkluckor bortblåsta. ~~Förmastenxxriggxomx BBxavslitenx~~ All rigg på förmasten om BB var avsliten och masten lutade över åt STB. Efter skeppsråd beslöts att överge fartyget då det i detta tillstånd skulle vara omöjligt att manövrera. Kl 08 övergivit fartyget.

Fre 30.7 på f.m ankom STB båt till Durban, följd på e.m av BB båt.

Durban 31.7.43

Thure Andersson

Befh.

Maskindagboken

Fre 23.7 kl 19.30 ökat till sjunde hacket på order från bryggan

Lör 24.7 kl 00.07 stoppat maskinen. (Se även sid 4)

Sjöförklaring på konsulatet i Durban 9.8.43 kl 11

Konsul A.Lindholm

Befh Andersson: All his papers & documents lost with exception of the rough copies referred to above and the ship's articles & crew list.

PEGASUS 24.7.43

2e styrman, 2e maskinisten, AB Per Agne Svensson, lookoutman, och AB Antonsson, rorsman vid explosionen, lämnat sina personalia till protokollet. I övrigt tycks inga frågor ha ställts utan endast journalutdraget och besättningslistan upplästs. Ett lysande exempel på hur en förrättning slarvas bort, utan att för dens skull några föreskrifter bryts.

På sid 5 i det maskinskrivna "protokollet" står det som avslutning:

" Finally each of the persons here declared,in reply to a question put to him, that he hade nothing to bring forward, alter or add, nor had any perso anything to advance in the matter."

On being asked if they were able to give any information as st the nationality of the submarine which had torpedoed the ship, all stated that on theaccount of the submarine not having surfaced sufficiently or been in touch with any of the crew by speech or sight, they were not able to give any definite information as to the identity of the submarine in question. The proceedings then closed.

(Detta torftiga protokoll inkom till KK via UD 5.11.43)

Crew list (Kompl SKN,eget)

Befh Thure Alexander Andersson, Vallda, 11.6.91 i Vallda (19.2.43) På Tolken 12.5.42
Ie styrman Claes Philip Gartz, Sthlm, 11.4.06 Karlsborg
2e styrman Fritz Gustf Robert Bratting, Örebro, 31.12 04 Örebro (20.2.39)
3e styrman John Mauritz Månsson, 30.4.08 Grevie
Telegrafist Karl Axel Ragnar Eklund, Karlsborg, 15.1.10 Sthlm (8 år ombord)
Chief Otto Alexander Westerlund, Örgryte, 9.2.94 Självevad
Ie maskinist Karl Gunnar Rasmusson, 5.5.00 Uddevalla
2e maskinist Hjalmar Ludwig Olofsson, Djursholm, 15.7.99 Djursholm(29.4.38)
3e maskinist Cornelis Johannes Teja Bisschop, 23.5.19 Amsterdam (H)
[illegible]e maskinist Leo Fletcher, 2.7.00 Chesterfield (E)
Steward Tage Werner Strand, 5.5.08 Mörrum
Ie kock Johan Oscar Petterson, 24.12 04 Barkåkra
2e kock Augustino Cardozo, f. 1918 i Goa,Indien (Portugese Goa)
Butler Lazarus Mascarenhas, f 1904 -"- -"-
Waiter Basil Sebastian Vaz, f 1920 -"- -"-
Waiter Mathias D'Souza, 1922 i S.Kanara,British India
Waiter Babtisto D'Souza, 1922 -"- -"- Tvillingar
Båtsman Petrus Öberg, Nordingrå, 6.11.01 Nordingrå (1.11.41)
Timmerman Arvid Johansson, 19.5.86 i Bredared
AB Gösta Alexander Andersson, 22.2.19 Billeberga
AB Stig Lennart Johansson, 11.6.16 Valöf
AB Nils Erland Antonsson, Kindslätt, 1.2.16 Torp (11.6.42)

Forts

PEGASUS 24.7.43

Crew list forts

AB Knut Åke Malmkvist, 27.12.20 Landskrona
AB Per Agne Svensson, Vishult, 9.1.21 Kyrkhult (22.4.43)
AB Karl Erland Dahl, 7.1.10 Dimbo
AB Wallace Malcolm Jackson, 27.10.20 i Wellington,New Zealand (N)
AB George William Evans, 13.6.24 Shrewsbury,England (E)
AB Georg Pedersen, 31.10.17 Sörvanger, Norge (N)
OS Patrick Joseph Donnelly, 30.5.20 Peak Hill, N.S.W (Australier)
Pumpman Mats Arthur Malmberg, 12.5.96 Kiruna
Motorman Otto Allan Hansson, 6.5.16 Göteborg
Motorman Albert Roy Doyle, 17.10.14 Glendevie,Tasmania (Australier)
Motorman James Leslie Seymour, 23.6.17 Hobart -"-
Motorman Gustaf Harald Åsberg, 24.1.18 Gävle
Motorman Karl Fredrik Gustaf Holm, 29.12 02 Malmö
Motorman Erik Sture Johansson, 28.4.07 Göteborg
Motorman Charles Goidts, 7.11.11 Anderlecht,Belgien (Belgier)
Motorman Johannes Jörgens Du Priiz, 17.5.13 i Douglas (Sydafrikan)

KK memorial 27.11.43

Torpederat utan föregående varning av en okänd ubåt
Ex officio Bo Bergström

Setterwall,Ud, rutinmässigt till KK, Sthlm 2.8.43

Härmed har jag ärna meddela, att det i Gtbg hemmahörande m/t Pegasus - reg nr 7639 - enligt till UD ingångnaunderrättelser nyligen förolyckats efter torpedering. Fartygets besättning har räddats. Fartygets rederi har underrättas om förestående. J.Setterwall

---

SKNEIII 276

Telegram honorärkonsuln i Durban t. UD 31.7.43

Regret report loss of m/t number 7639 complete crew safesome landed yesterday morning balance last night stop all well excpet some minor injuries could arrangement be made to repatriate them on ship number 8366(Sagoland)

Svärstelegramffrån UD

Yours 31 july stop wire soonest possible primo confirmation whole crew now Durban secundo name domicile rank onboard all swedes danes finns tertio how many swedes wish repatriation quarto number each nationality other crew stop we emphasize only swedes danes finns entitled transport maintenance governmental expense stop other nationalities should be paid off as soon as possible and handed over to local consuls stop regarding wages etc consult Hegardt stop we repeat question repatriation.

PEGASUS 24.7.43

Ch.telegram London till UD 31.7. kl 12.32 (Ank.UD kl 18)

1262 Amiralitetet meddelar att tankern Pegasus torpederats 23.7, entire crew of 38 landed Durban = Sw.Minister

---

Diplomatic section

MEMORANDUM

Tokyo, 3.8.1948

It is understood by this headquarters that on July 23d,1943, the swedish motorvessel Pegasus, a tanker of 9583 tons, was sunk bya submarine in position 28 5'South, 37 40'East longitude. This headquarters has information in connection with the sinking of this vessel whichindicate that there may have been atrocities cimmitted against survivors of the ship. It would be appreciated if the Swedish Diplomatic Mission would furnish the Diplomatic Section with any information it may have concerning this matter.

To the Swedish Diplomatic Mission
TOKYO.

Bilaga till Tokyo 368 20.9.48

Skrivelse Red AB Transoil ,Gtbg 25.10.48, till UD, Jurdidiska Byrån

Vi ha mottagit Kungl. UD:s skrivelse av den 21 ds jämta avskrift av Svenska Beskickningens i Tokyo till utrikesministern av den 20.9.48 med bifogad konpia av på Allierade Högkvarterets i Tokyo brev till beskickningen av den 3.8.48 i samband med torpederingen av m/t Pegasus i Mocambiquekanalen natten till den 24 juli 1943.
Efter att ha hört dåvarande befh kapten Ture Andersson ,ha vi äran meddela följande: Pegasus var på resa Abadan-Durban då från bryggan vid midnatt natten till den 24.7 en torpedstrimma syntes i vattnet föröver kommande från BB sida.Denna torped passerade förbi fartyget c:a 2 famnar från stäven. N Nästa torped kom efter c:a 5 minuter också från BB - en ubåt hade ett ögonblick siktats i mörkret på Pegasus BB sida - och träffade fartyget vid 3ans djuptank. Besättningen gick omedelbart i STB och BB livbåtar. Befh kvarlåg med sin livbåt i närheten av Pegasus till kl 08 den 24.7 då kursen sattes mot Durban. Pegasus låg då i marvatten. Vid 19-tiden samma kväll upptäcktes ett kraftigt ljus som vid en explosion i riktning mot torpederingsplatsen,varför kaptenen antob att Pegasus då exploderade och sjönk. Ubåten siktades inte efter det torped nr 2 avlossats och fartygets besättning var icke vid något tillfälle utsatt för beskjutning eller annat övergrepp. Vid ankomsten till Durban hörde befh ryktas att en italiensk ubåt skulle ha härjat i de farvatten där Pegasus mötte sitt öde.

Högaktningsfullt
Red AB Transoil

PEGASUS 24.7.43

Assurans

Pegasus livbåtar sålts i Durban och provenyn gått direkt till War Risks Office i London efterosm Pegasus till 100% var återförsäkrat i W.R.O.

SKN 24.8.43 till Transoil utbetalat 4.850.000:- plus revers 1.900.000:- som löstes den 10.9.43

SKN ersatt rederiet för effekter 18.12.43 med 24535:40

SKN -"- för hyresersättningar 5.12.44 kr 2094:52

Effekter

Endast några av befälet redovisade,övriga som statisktik.

SKN ersatt för Ie maskinisten 787:50 plus 130:- Hans sammanlagda förlust uppgick till 4819:- inkl snidad kista, sindat bord, metallkuriosa, lackerbeten, läderarbeten, 6 st rökpipor, fickur i silver, kamera,bordsur.

2e maskinisten förlorat för 3169:-, SKN ersatt 787:50 samt 309 för verktyg. Förlorat grammofon och 50 skivor, 2 läderväskor nyinköpta i Bombay för 130:-, radio för 400, fickur 120, bordsklocka 50.

Ie kocken hade en cykel,värd 175:- och förlorade för 3767 :- SKN ersatt 575:-

Stuert förlorat för 4296:- inkl slabbkista för 1350:- med bl.a 8000 cigaretter. SKN ersatt med 1079:50.

Osu

Egna noteringar

Sänkt av U-197,Robert Bartels

Pegasus sänktes av U-197, KK Robert Bartels, kl 22.05 den24.7.43 på lat S 28 05'- long O. 37 40'. U-197 sänktes med hela sin besättning, 67 man, av engelskt flyg den 20.8.43 i samma farvatten som Pegasus, på S 28 40'- O. 42 36'. Pegasus gick på zigzagkurs med högsta fart i den månljusa natten, 270' NO Durban, då en torpedstrimma kl 00.05 sågs stryka tätt förbi fartygets stäv och några minuter senare upptäckte vakthavande styrman ett ubåtstorn uppdykande i månglittret något 100-tal meter på BB bog. Maskin stoppades omedelbart, kl 00.07, och de ombv gick i båtarna i största hast, 20 man i den ena, 18 i den endra båten. Kl 00.30 torpederades der övergivna fartyget, mirakulöst nog utan att bensinlasten fattade eld. I gryningen bordades fartyget och man fyllde på båtarnas förråd av mat, vatten,cigaretter o.a innan den långa seglingen mot Durban anträddes. Segel sattes kl 08. Kl 19 observerades ett stort eldsken i den riktning man kom ifrån och sanno likt träffades då Pegasus av ytterligare en torped ochövertändes. Det var ett väldigt eldsken som lyste upp himlen. Med satta segel kom livbåtarna upp i 10 knop, men däremellan rådde stiltje och dagarna var brännande heta. Två stormar klarades lyckligt men strapatserna under de 6 dygnen var svåra

PEGASUS 24.7.43

nog med vattenransonering, trängsel och irritation, svårigheter med sömn och naturbehov, hajar runt båtarna som gjorde det omöljigt att bada , den obarmhärtiga solen på dagarna, kyla nattetid, skägget och smutsen och saltet. Telegrafisten, som varit 8 år omobord i Pegasus, 2e maskinisten,som varit 5 år ombord, 2e styrman hade 4½ år ombord bakom sig, alla hade de förlorat allt de ägde. - Då båtarna kommit utanför Port Natal upptäcktes de av spaningsplan och ettbärgningsfartyg dirigerades ut och erbjöd sin assistans, Båtarna seglade dock själva till Durban dit Befh båt kom på f.m. fredag 30.7, Ie styrmans båt på e.m. samma dag. Konsulatet tpg hand om dem och de förhördes av brittisk militär. - Av de 23 svenskarna kom 17 man till Göteborg 12.9.43 med Sagoland som de bordat i Cape Town och som löpte in till Gtbg samtidigt som Klipparen. Befh Andersson och 8 man var konsulatspassagerare, de övriga 8 påmönstrade. Förutom befh var bland de hemkomna 2e styrman, Ie maskinistem, 2e maskinisten, telegrafisten, stuert, kocken Petterson, pumpman Malmberg, timmerman Arvid Johansson och motorman Allan Hansson. (Se foto)

Historik

Motortankfartyg på 7499 brton byggt 1930 vid Wm. Doxford & Sons ltd i Sunderland av stål. L. 150 B. 19,8 Tillhörigt red AB Transoil (Rolf Sörman) i Göteborg. Sjösatt 29.3.30,döpt av fru Sörman. Lev i maj 30. 3850 ihkr. Gick från leveransen fram till 1940 i charter för Vacuum Oil & Co. - På morgonen 9.4.40 befann sig Pegasus på resa från Västindien till Göteborg med full last av flygbensin och 2000 fat smörjolja för Svenska Försvarets räkning, då befh Nils Runback, som fört Pegasus sedan 1938, hörde i radion att kriget kommit till Norge. Pegasus var då 200' från norska kusten i höjd med Ofoten i hårt väder. Fartyget legat bi tills rederiet på e.m. telegraferade att angöra Thorshavn på Färöarna. Ett par dygn senare, då Pegasus låg där, ockuperade Engelsmännen Färöarna och fartyget beordrades till Grangemouth för lossning. I slutet av maj 40 insattes Pegasus i timecharter för Ministry of Shipping och avgick vid tiden för Dunerkquedramat mot Freetown- Cape Town och Abadan. Det var meningen att hon skulle gått i konvoj från Leith men befh vägrade envist och fick efter ngr dagar tillstånd att gå ensam via Pentland Firth.Den konvoj hon skulle medföljt sänktes praktiskt taget till sista fartyget men Pegasus kom till Abadan utan möten med kriget. Hon kom även tillbaka till England, men på ingående till Liverpool 26.10.40 med last av 15000 ton högoktanig flygbensin från Abadan skakades hon av inte mindre än 6 magnetmineexplosioner i närheten. Några bucklor i botten och krossat perlsin och skaddr på inredningen blev de enda konsekvenserna. I början av nov 40 lämnade Pegasus åter i barlast Liverpool i en västgåemde konvoj som första etapp på återresan till Abadan. Långt ute i Atlanten vände konvoje

PEGASUS 24.7.43

sydvart och Pegasus fick då tillstånd att fortsätta ensam. Följande natt, i strålande norrsken som var mycket farligt även om det var vackert, då Pegasus utan navigeringsljus stävade fram i natten purrades kapten Rxbxck Runback av 2e styrman. Man hade siktat explosioner om STB. Pegasus ändrade genast kurs BB hän .Det var nu svart natt och plötsligt upptäckte vaktbefälet att fartyget befann sig på skärande kurs mitt inne i en mörklagd östgående konvoj om 75 fartyg vilken samtidigt anfölls av ubåtar.. Hur Pegasus kom ur den situationen är ofattbart. Skärnade 75 mörklagda fartygs kurs en kolsvart natt och med tyska ubåtar runt om. 9 fartyg torpederades endast $\frac{1}{2}$- 1' från Pegasus som gång på gång måste gira hårt för att undgå kollisioner. Överallt dök svarts krov upp på olika kurser,sjunkbombsexplosioner och torpedexplosioner skakade fartyget. Pegasus kom ut ur infernot och då solen steg över horisonten låg havet åter öde och tomt ,utan spår av nattens mardröm. - Efter lastning i Abadan beordrades fartyget till Alexandria för lossning av sin bensinlast. Flygfällda minor i Suezkamalen undgicks lyckligt men under lossning vid kaj i Alexandria anfölls hamnen av tysk-italienska bombeskadrar. 50 meter för om Pegasus låg slagskeept Warspite som skadats vid striderna vid Dakar, och hon var det främsta anfallsmålet liksom flera franska krigsfartyge sim undkommit från Oxxx. Oran. Flera fartyg sänktes, detbrann runt om i hamnen men Pegasus klarade sig. - Flygraiderna fortsatte varje natt varför Pegasus varje kväll, på order av general Cunningham, gick ut och ankrade på reddem. Det var inte några angenäma nätter för besättningen där de låg på utsatt plats, utan minsta dkydd mot flyg och ubåtar och med högexplosiva tankar. - Befh Runback förde Pegasus hela år 1941 på resor Abasan - UK och på USA:s västkust och Australien. Pegasus var 1941 det enda av Transoils fartyg som var i verksamhet och seglade då in ett netto på 17400000 kr med 623.000 i överskott. Först 19.2.43 övertogs Pegasus av kapten Andersson och Runback gick över till Parrakoola som befh. (Runback pensionerades 1953)

Den 14.7.43 tog Pegasus tur slut.

(Fotos se T.Fredh:Utanför spärren, del 3, sid 88)

Pegasus 24.7.43



Med Sagoland följde en stor del av besättningen från den torpederade Pegasus. I främre raden v. andre styrman Fritz Bratting, Örebro, andre maskinist Hjalmar Olofsson, Stockholm, kapten Thure Andersson, Göteborg, Övermaskinist Otto Westerlund, Göteborg, och steward Tage Strand, Mörrum. I övre raden från v. telegrafist Karl-Axel Eklund, Karlsborg, pumpman Matts Malmberg, Kinna, motorman Allan Hansson, Göteborg, Förste Maskinist Gunnar Rasmusson, Uddevall timmerman Arvid Johansson, Sandhult, och kocken Johan Pettersson, Skälderviken.

VIKING 23.7.43

UNDKOMMIT OSKADAD FRÅN MOTORTORPEDBÅTSANGREPP PÅ ROTTERDAMKONVOJ

Journal

Tors 1.7.43 01.45 ankrat utanför Laboe för kontroll . 02.15 fortsatt resan. 03.40 avgått från Holtenau. 11 45. förtöjt i ducd'alber innanför Brunsbüttel i väntan på order om destinationsort för järnmalmslasten Kl 16.05 erhållit oredratt avgå till Bremen.Tagit in förtöjningarna och avgått under lots ledning. kl 16.20 fått order ot att förtöja på nytt då destinationsorten ändrats till Rotterdam.

Fre 2.7 Bunkrat 21,5 ton.

Lör 3.7 05.15 erhållit lots och avgått. Passerat Cuxhaven 09.30 och fortsatt under ledning av tysk marinofficer i konvoj.

Sön 4.7 13.10 ankrat vid Den Helder.Kl 22 fortsatt resan.

Mån 5.7 07.45 Erhållit lots vid Hook van Holland.Kl 10 förtöjt i Waalhaven Börjat lossa malmlasten 11.45.

Tis 6.7 Malmlasten utlossad 11.30.Förhalat till lastningsplats. 15.30 börjat lasta koks.

Ons 7.7 kl 18.30 hela lasten intagen .Kvarlegat i väntan på konvoj till 22.7

Tors 22.7 kl 19 avgått från Rotterdam efter att ha fått BO, signalman, en spärrballong och 3 marinsoldater ombord. Kl 22.10 lämnat lotsen vid Hook van Holland.

Fre 23.7 kl 00.55 belv komvojen anfallen av engelska motortorpedbåtar. Anfallet fortsatte med smärre uppehåll till kl 03.10.Våldsam spärreld från eskortfartygen och tyska handelsfartyg i konvojen. Lysgranater och torpedbanor observerats. Kl 09.25 ankrat vid den Helder. Kl 20.50 hivat upp och fortsatt,

Lör 24.7 kl 22.25 anlänt till Brunsbüttel och avlämnat ballong och tyska officeren med manskap. Fortsatt resan mot Norrköping.

Norrköping 29.7.43

G.HPersson I.Sjögren H.Österman
1e styrman 2e styrman Befh

(Insänt av rederiet L.Jeansson,Sthlm till SKN 31.7.43)

Inga skador

Inga skador enligt telefonsamtal SKN med rederiet 24.4.45 /Avfört 7.8.45

Eget

Historik

Se Viking 24.6 44

Övriga krigshaverier: 26.6.42, 5.4.43, 26.11.43, 24.6.44.

Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt

24.7.43: " In der Nacht zum 23.7 fingen Sicherungsfahrzeuge eines Deutschen

VIKING 23.7.43

Geleits den Angriff Britischer Schnellbootverbände vor der Niederländischen Küste ab, und beschädigten in mehrstündigen Gefechten 4 feindliche Schnellboote so schwer, dass mit ihrem Verlust gerechnet werden kann. Das Geleit ist vollzählig in seinem Bestimmungshafen eingetroffen."

HEMLIG

SIF 24.7.43

I BOMBREGN FRÅN FLYGANDE FÄSTNINGAR VID PRECISIONSRAID MOT HERÖYA.

Rapport

Avgick från Göteborg fre 23.7.43 destinerad till Heröya,Norge,utan last. Djupg F. 7'- A. 12'6" 20 ombv. Barlast 365 ton wb. Bombarderades lör 24.7 kl 12.3"- 13.10 vid lastningsplatsen i Heröya i SW 1 och klar sikt. Befh hade befälet. Besättningen samlad för och akter för förtöjning. Endast befh fått lätta skråmor.

Journalutdrag

Fre 23.7 kl 15.30 avgått från Eriksbergs varv i Göteborg. Ankrat Smögen 21

Lör 24.7 lättat ankar kl 02.30 och fortsatt under lots ledning. Kl 06.30 bytt lots vid Herföl, svensk-norska gränsen. Fått norsk lots ombord. Skiftat lots kl 11.15 vid Langesund.
Kl 12.30 då fartyget skulle lägga till vid kajen vid Hereöns aluminiumfabriker, kom plötsligt och utan föregående varning ett intensivt och svårartat bombanfall från ett stort antal bombplan. Någon tilläggning vid kajen företogs ej utan fördes fartyget hastigt och under ett regn av bomber och kulspruteeld från kajen och ankrades upp några hundra meter därifrån. Matros Vinberg hade emellertid hunnit ned på kajen för att ta emot förtöjningarna.Han måste lämnas kvar där då fartygets och besättningens säkerhet riskerades om ej fartyget utan dröjsmål försvann från kajen. Efter ytterligare två häftiga bombanfall, ett kl 12.45 och ett kl 13.10, då så gott som hela fabriken med omnejd stod i lågor,försvunno samtliga plam ,som uppskattades till ett 60-tal, och någorlunda lugn inträdde. Våran eka sattes i sjön och 2 man sändes iland för att för att få tag på matros Vinberg. På inrådan av befh lättades ankaret för att uppsöka en säkrare ankarplats vid Brevik, där fartyget uppankrades kl 14 och egna skador undersöktes. Kapten gått iland för att underrätta mäklaren, och för att tillkalla assurans - och klassningsinspektören. Kl 16.30 återkom matroserna Svensson och Eriksson. Kl 18.30 återkom matros Vinberg ombord utan att ha tagit någon skada vid bombningen. Fartygets eka måst lämnas kvar i närheten av Heröen,och de 2 matroserna hade tagit sig landvägen till Brevik och där kommit ombord. Vid bombningen hade kapten Johansson erhållit blessyrer på högra underarmen och en finger på högra handen. Kl 20 lättat ankar och under lots ledning avgått till Trosvik Verkstad för besiktning och reparation av skadorna ombord. Förtöjda kl 21.30.Alla tider äro svensk tid. Under natten ställt klockan till norsk tid, + 1 timme.

Sön 25.7 Liggande vid Trosvik verkstad. Under dagen haft besiktning på bombskadorna varvid följande skador konstaterades:

SIF 24.7.43

Skrovet: BB-sidan från stäven till akter om midskepps, från vattenlinjen till relingen: träffar på 332 ställen, därav 121 ställen svåra (allvarliga) men icke hål och 10 hål om 20mm diam.

Bryggan: 3 rutor sönder, en rutram skadad, masoniten utanför karthytten skadad.

Båtdäcket: BB akterkant skadad, räcket BB skadat, räcket akter STB skadat.

Dörrar: Till befälsklosetten samt till förrådshytten bredvid skadade.

Medecinskåpet: Skadat, medeciner måste kompletteras.

Skvallerlamporna skadade .

Poopen: Räcket om BB skadat, däcket fått djupa skråmor,rundjärnet vid aktre halgattet skadat.

Avstängningsventilen till avloppsledningen från spelet sönder.

Eldareskansen Hål i en koj genom pååten, en dörr skadad.

Ie maskinistens hytt Låset till en dörr skadat, en lampkupa sönder, en karoffin sönder, enradioapparat skadad.

Solseglet till bryggan B_b skadat.

Dessutom har döv. lås gått sönder.
En vattenkaroffin och en lampkupa i salongen också sönder.

Trosviks verkstad 26.7. 43
E.Johansson befh

Sjöförklaring vid Luleå rådhusrätt 17.8.43 kl 10

Sakkunniga: Sjökapten Eriks Åsberg & överlots Martin Sandström

Utdrag ur maskinjournalen

Avgick Göteborg 23.7 kl 15.37. Ankrat kl 21 - Avgått ankarplatsen 24.7 kl 02.25. Sakta fart 12.15, varierande manöver till 12.35, ankrat och väl i maskin. Lättat kl 13.30 varierande fart o manövrer till 14.15 ankrat Lättat kl 20.05 varierande fart o manövrer till kl 20.50 då anlänt ~~Torsvik~~ TROSVIK och väl i maskin. - Fartyget utsatt för bombanfall varvid pannor ,maskin och rörledningar utsattes för kraftiga skakningar och splitter m.m.ner i maskinrummet genom luckorna. Någon skada i maskin har ännu ej märkts,utan kan möjligtvis visa sig senare.

28.7 avgick från ~~Torsvik~~ TROSVIK kl 13.57.Anlände Memstad kl 15.37 o väl i maskin.

Luleå 16.8.43
E.Johanssonn befh

Vid senare eftersyn har upptäckts att ett propellerblad blivit något krökt och att en buckla uppstått på BB övre plåt i rundningen.

xxxx xxxx xxx

SIF 14.7.43

Befh Johansson: Hålen i skrovet hade funnits såväl över som under vattenlinjen. I Trosvik hade hålen svetsats igen. Då Sif passerade Kalmar hade en läcka upptäckts även i BB kolbox. Tidigaredolts av kol.

Chiefen Göransson: Hans pass i maskinrummet skulle ha slutat kl 13,men han hade kvarstannat i maskin under hela bombanfallet.Han hade dock ej sett mågot av anfålået utan endast hört smällar och känt skakningar i fartyget.Senare uppmärksammat att ramarna till pannornas luckor förskjutit sig något vid skakningarna.

Lättmatros Gustavsson: Då Sif på sin resa till Heröen anlänt till Langesund hade där rått flyglarm. Gustavsson hade inte hört något flyglarm utan fått veta av personer han träffat att larm rått där.

Befh: Lots som vanligt kommit ut i Langesund med flagg och anvisat ankrings plats.Lotsen hade inte nämnt något om flyglarm. Befh kände inte till något härom.

Lättmatros Gustavsson: Haft vakten 08-12.30 Tagit rodret på bryggan kl 12 Stått till rors under hela anfallet till dess fartyget ankrat utanför hamnen, verefter han gått ner i skansen för att äta. Planen hade gått till anfall mot manen 3 gånger. Slutet av bombanfalletxxx hade Gustavson åsett genom dörren till skansen.

(.Vilket rundsnack om ingenting)

Crew list (Inkl eget)

Befh Axel Edvin Johansson, Stigbergsgatan 32, Sthlm, 17.7.83 (sedan 1929)
30 år i rederiet. Sjökaptensexamen 1913 i Sthlm

Ie styrman Karl Harald Kjerrgren, Stockholm, 6.1.83

2e styrman Gunnar Arvid Eriksson, Stockholm, 30.4.82

Chief Kornelius Tobias Göransson, Stockholm, 26.9.83 (1 år 8 mån ombord)

2e maskinist Sven Birger Svensson, Stockholm, 7.3.12

Matros Ivar Algot Vinberg, Häradsbäck, 2.11.99

Matros David Emanuel Eriksson, Långbon, Värmland, 13.10.14

Matros Gustaf Harald Svensson, Göteborg, 2.6.10

Lättmatros Helmer Arne Gustavsson, Bredsätra, 25.11.22 (3½ månombord)

Jungman Frans Gotthard N.Karlsson, Stugsund, 11.8.20

Jungman Sigurd Douglas Modig, Mariestad, 20.4.24

Smörjare John Konrad Arvid Åberg, Göteborg, 5.2.95

Eldare Elon Adelbert Lifvenborg, Gtbg, 12.2.17

Eldare Johan Hjlamar Andersson, Gtbg, 30.1.92

Eldare Gottfrid Ivan Theodor Söderkvist, Sandarne, 19.9.16

Lämpare Ivan Kenny Karlsson, Gtbg, 1.10.15

Maskinelev Karl Gustav Frisk, Stugsund, 17.11.21

Föreståndarska Elin Valborg Abrahamsson, Sthlm, 29.4.97

Kock Karl Axel Mauritz Hagman,Gtbg, 1.8.06

Städerska Anna Ingeborg Andersson, Sthlm, 23.6.18

SIF 24.7. 43

Brev från Generalkonsulatet i Oslo till UD, 29.7.43

Härmed får jag vördsamt meddela att ångf. Sif, tillhörigt red AB Svea, blivit skadat vid bombanfallet mot ~~Hxxxa~~ Heröya den 24 juli. Skadorna framgå av närslutna rapport från SKN:s ombud. Utöver vad som däri angives hat även ett av propellerbladen fått en skada. Befh, som efter reparation i Brevik avser att anlöpa Menstad för lastning på Sverige, har för avsikt att avgiva sjöförklaring därstädes. Claes Westring

---

Thorolf Wikborg
Adm. direktör for
Skibsassuranceforeningen Vidar.

Oslo 28 juli 1943
Sjöfartsbygningen
P.box 529

Kungl. Sv. Generalkonsulatet
Inkognitogaten 27, Oslo.

Døs Sif -bombeskadet i Langesundsfjorden

Jeg bekrefter telfonsamtale og oversender to exemplar av min rapport till Statens Krigsförsäkringsnämnd. I oversendelsebrvet skrev jeg bl.a.:

" Etter de oplysninger jeg har fått og undersögelser jeg har gjort har kaptein Johansson handlet på en helt framragande måte. Lotsen sprang iland og skibets mandskap sökte - som remelig var - skydd under dekk, men kapteinen og rorsmannen blev i den dårlig beskyttete styrhytt og dette har nok vaeret årsaken til at skibet blev berget. Hans optraeden er sikkert vaerd de aerede Krigsförsäkringsnämnds opmerksamhet. Efter telefonsamtale idag har jeg ordnet med reparasjon i den utstrekning det er nödvendig for at skibet kan före last fra Norge. Hvorvidt last er erholdelig vil skibets meglere undersöge og rapportere om.

Aerbördigst
Thorolf Wikborg

Besiktelserapport til Statens Krigsförsäkr.nämnd

d/s Sif av Stockholm, 1365 br.tonn, bygget 1913, tilhörende Red AB Svea i ballast til Heröya for å inta salpeterlast til Ostersjöhavner. Ved ankomsten til Heröya den 24.7.43 hadde skibet fått sin förste fortöyning og en mann iland på kajen kl 1.30 e.m norsk tid da anleggene iland ble utsatt for en större flyangrepp. Cirka 60 plan kom i 3 raids, henholdsvis kl 1.30, 1.45 og 2.10 og der fallt bomber på kaien. Ett par mindre skib som lå forenfor og akterfor gikk tilbunds, men ved framragende mod og snarrådighet og takket vaere den omstendighet at maskinen var manövreklar lykkedes det kaptein Johansson å sprenge fortöyningen og manövrere skipet bort fra kaien og i sikkerhet. Bombesplinter, mur-

SIF 24.7.43

brokker og forskjellige andre projektiler fök mot skipet og forårsaket diveser skader og kapteinen fikk en del lettere sår. Den mann som var iland ble reddet som ved et under og kom senere på kvelden tilrett. Kapteinen bad om at en representant for assuransen måtte komme tilstede hurtigst mulig for å bistå ham med ordningen av havariet, og undertegnede bilte straks til Brevik, hvor skipet var kommet inn, og foretok besiktelse söndag sammen med kapteinen,styrmannen og verkmester Olsen fra Trosvik mek. Verkstad.

- 0 -

Skader:

BB sides platekledning var skadet fra baugen til midtskips.De fleste skader er små skrapninger , men på c:a 120 steder har projektilene slått nesten helt gjennom og på 10 steder helt igjenom platerkledningen. Hullene er maksimum 20 mm i diamater og helt rynde,hvilket foranledigt formodningen om at det kunde dreie seg om mitraljösekuler,men ingen sådanne fantes i rummet og skadens beliggenhet fra vannlinjen til skansekledningen ,med sterkest konsentrasjon i platene nr 4 i springplategang og gangen under taler i mot. Höyst sannsynligt dreier det seg om bombesplinter ,hvorav en del fantes ombord. (Här följer plåtskadeförteckning = summa340 varav 121 alvarlige, derav 8 hull) .. Reparasjon av platene kan ~~bx~~foretas ved sveising. For ballastgang vil det vaere tilstrekkelig å sveise igjen de 8 hull og dette arbeide ble straks satt igang ved Trosviks verkstad. For reise med last må alle 120 skader sveises og en del bores. Dette vil ta 4 dager og forholdsordre avventes. Det ble senere gitt besked om at man önsket reparasjon foretatt så skipet kunde ta last. Skiper er tett tiltross for at det ble utsatt for starke rystelser. Det anbefåles å dokksette det ved lejlighet og undersöke stöt og nater. (I övrigt se skador sid 2)
På kjeder og maskin var der ikke oppdaget skader, men da skipet hadde rystet så voldsomt tas forbehold om veent. mangler som siden måtte vise seg.
Reparasjon av rekkverk, vinduruter etc ble beordret.
Slutrapport vil bli utferdigt når reparasjonen er ferdig.

Oslo den 26 juli 1943
Thorolf Wikborg

På UDHP80c 3519 norsk besiktelserapport Oslo 27.7.43 & sjöför-klaringen

---

SKNEIII 275 Bureau Veritas damaga report Oslo 29.7.43

The following damages was found:

On port side was great number of small holes and marks in the shellplates from stem to midships and from waterline to bulwark,caused by shrapnels from bombs. On the bridge & in the steering house six windows were ~~brokenxsmashx~~ smashed and medicine box broken. On the boat deck was the after waterlist

SIF 24.7.43

on the port side splitted, one pillar bent, some deckplanks scrapnel-marked. In the midship house was several deformations, doors out of form and the wooden lining shaken loose from the iron shell plates, painting spoiled and several damage in the officers & captains accomodation.One wireless damaged. Wooden teak lining in fron of bridge broekn. On thepoop were the rails bent & broken, one halfround listdamaged and deckplanks had several scrapings. One board in the Gangway was broken. The pram (rkan) was lost and has to be renewed with complete outfit. On the saloon house port side the el. cable is hit by a scrapnel. Onthe quarter No 1 plate port side found to be indented . The top propeller blade is dent & broken.

Following temporary repairs was carried out to give vessel seaworhty certificate to proceed to Sweden woth cargo.

381 weldings in 29 plates. Bung was placed in wooden deck and teak lining in front of bridge. Medicine box & doors temporarily repaired.

Oslo and Brevik 27th july 1943

H Berger
Chief repr. of Bureau Veritas for Norway

Thorolf Wikborg, Oslo 3.8.43 till SKN

(Se tidigare besiktningsrapport sid 4-5) Wikborg meddelat att vid rep i Brevik svetsats 360 skottskador i bordläggningen. " En pram,som var sendt iland med 2 mann for å lete etter den man som var blitt etterlatt på kaien, er ikke kommet tilrette og maa anses tapt. Alle mann er i godt behold og kapteinen har ikke fået varig mén av de splintsår han fikk da han stod i styrehuset.Reparasjonsprisen er godkjent med kr 2116:81 Skipet var under havari fm 24.7. kl 1.30 til 28.7 kl 2 em,da det avgikk til Menstad hvor det var lovet last den 1 eller 2 augusti."

Slutlig reparation i Landskrona

15.3.- 29.3.44 låg Sif vid Öresundsvarvet i Landskrona och slutreparerade sina skador för 38990:- kr,ävensom för 4875:- rep. avKollisionsskador från 16.12.43 då hon kolliderade i Holtenau med ss Iberia. Rodret lyfts för besiktning,propelleraxeln indragits,styrledn. besiktigats osv. Ny eka anskaffats av rederiet för 260:- I befh hytt fick det polerade frontskottet nedtagas,tillpassas o återuppsättas och de 3 fönstren justeras o ombeckas. I kondensorn förnyades 460 kondensortuber liksom skadade nipplar.

SKN 11.7.44 betalat rederiet 50786:26
Red generalräkning 27.5.44 slutat på 53220:53

SIF 24.7.43

Kaptens och rorsmans bragd uppmärksammad

I brev till SKN 4.8.43 skrev adfokat Emil Henriques:"Enligt de rapporter vi erhållit från vårt haveriombud i Norge, marindirektör Thorolf Wikborg, (se sid 4-5) skulle Sifs befh, kapten Axel ~~Emin Johansson~~ Edvin Johansson uppträtt på ett synnerligen förtjänstfullt sätt och fartygets bärgning skulle i väsentlig mån vara att tillskriva hans rådiga handlingssätt. Vi hava icke velat underlåta tt fästa KK uppmärksamhet på fallet,därest kollegium skulle finna anledning att i lämplig form giva befh någon belöning. Även rorsmannen, som vid haveritillfället var befh behjälplig vid fartygets räddning, skulle hava visat prov på mod och gott sjömansskap."

KK memorial 28.9.43 ej för publicering

Nr 112 H (H)

Orsak:Luftbombardeman.

Särskilda anmärkningar: Med hänvisning till fartygets journalutdrag och sjöförklaring får jag anföra följande:

Vid flyganfallen som försiggick i flera vågor, över fabriken och hamnanläggninge4n i Heröya där Sif för tillfället låg under förtöjning,vill det synas som om såväl bombsplitter som kulor från ksp formligen haglat över fartyget.Det träffades nämligen inte mindre än 332 gånger. Under det det första anfallet pågick övergav den norska lotsen ångaren samtidigt som dess besättning,med undantag av befh och rorsmannen,sökte skydd under däck. Dessa båda män kvarstannade pliktt rogetpå sina poster å kommandobryggan och lyckades med bistånd av övermaskinisten - som icke hade vakt vid tillfället - på manöverdurken taga fartyget ut från kajen och uppankra detsamma längre ut. Medan anfallen pågingo erhöll befh blessyrer på högra underarmen och å ett finger å höger hand.Åberopande vad sålunda anförts synes mig nedan nämnda män hava utfört ett om verkligt goda sjömannaegenskaper vittnande arbete under synnerligen riskfyllda omständigheter. Jag får därför vördsamt hemställa att KK ville för deras behjärtansvärda handling, vilket synes hava räddat såväl fartyg som besättning från uppenbar fara och kanske undergång, utverka belöning i form av medalj i guld med inskriften :" För mod och rådighet till sjöss under farofylld tid."

De medverkande voro:

Befh Axel Edvin Johansson, f. 17.7.83, hemort: Stockholm

Lättmatros Helmer Arne Gustavsson, f. 25.11.22, hemort Bredsätra.

Ex officio

Bo Bergström

(Fotnot: Kapten Johansson och lättmatros Gustavsson erhöll enligt konseljbeslut den 14.12.43 ovan nämnda medalj. - Vid en ceremoni på Sveabolagets

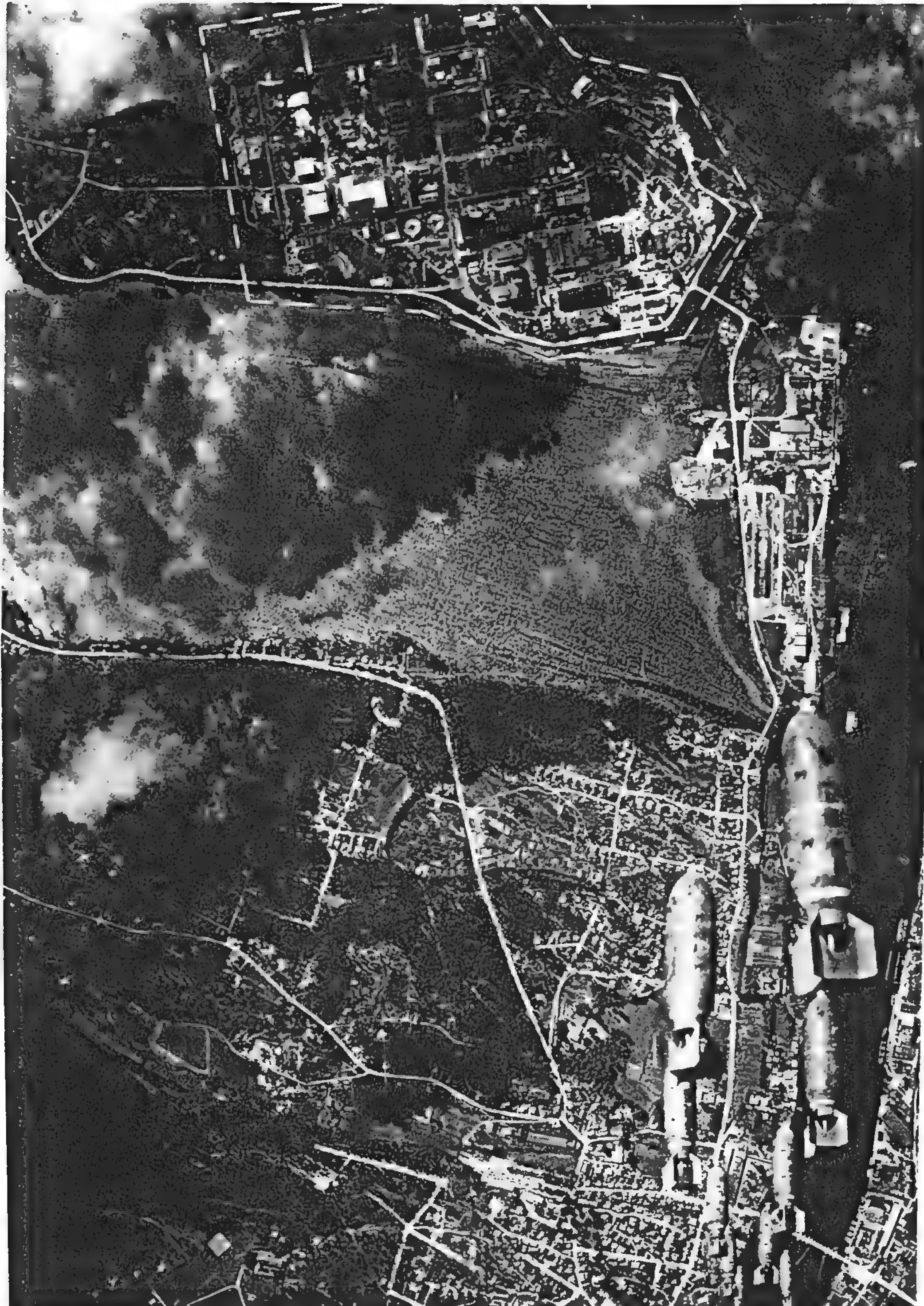
SIF 24.7.43

Stockholmskontor tackade i jan. 44 direktör Emanuel Högberg befh för hans mod och rådighet och överlämnade en guldklocka med inskription. Kapten Johansson mottog senare även Emmerymedaljen. Johansson hade då 30 års tjänst i rederiet bakom sig och 40 år till sjöss. Han genomlevde som befh på Magne och Sif 340 flyganfall ,allla gånger utom 2 med lyckligt förlopp för honom själv ochhans fartyg. Visserligen stod turen bi även då Sif bombades den 24.7.43 men den 8.7.44 sänktes Sif under hans befäl.- Han förde sedan ss Belos fram till pensioneringen den 1.1.47. Kort därefter avled han i sitt hem i Stockholm 17.3.47 ,63 år gammal.)

Egna noteringar 70 bombplan i 7 vågor

I sju vågor med 10 flygande fästningar från U.S 8TH Air Force i varje våg lades kompakta bombmattor över aluminiumfabrikerna och salpeterverken i Heröya mellan kl 12.30 och 13.10 lördag den 24.7.43, en strålande klar och vacker högsommardag. Tidpunkten hade valts med tanke på att alla arbetare skulle vara borta från området. Inga spår av kriget märktes i Heröya då matros Viberg hoppade iland från Sif och gjorde fast förliga förtöjningen. Allt var som alla gånger tidigare Sif lagt till där för att lasta salpeter. Då kom den första anfallsvågen under mördande eld från automatkanoner och ksp och fällde sina bomblaster över fabriksområdet och kajen . Medan 14 man och de 2 kvinnorna ombord sökte skydd under däck stannade chiefen kvar i maskin och verkställde ordern från befh på bryggan om full fart fram. Under hård gir stävade Sif ut från kajen, akterförtöjningen sprängdes först, sedan föränden, rodret lades dikt av lättmatros Gustavsson och Sif gick med högsta fart ut mot den öppna fjorden för att komma ut ur målområdet. Nästa anfallsvåg kom då hon var 40 meter från kajen. Vattnet piskades av bombsplitter ochprojektiler, glasskärvor yrde runt de 2 männen på bryggan, allting sveptes in i cementdamm, brandrök och vattenuppkast så att befh inte såg handen framför sig.Ett splitter rispade hans högra handled och en kula rispade huvudsvålen på rorsmannen, men Sifundgick att sänkas vid kajen som en tysk och en norsk ångare. Galeasen Familjens Hopp av Hovenäset förintades av en bombträff i kajen alldeles innanför henne, men de 3 ombv undkom med livet i ett lagermagasin i närheten. 1000meter ut på fjorden ankrade Sif medan nya vågor av flygande fästningar fällde sina bomblaster från hög höjd över de brinnande fabrikerna.
2 man som sänts iland med ekan efter anfallet för att leta efter matros Vinberg kom tillbaka först på kvällen efter att ha fått gå landvägen till fartyget i Brevik, och sist av alla kom Vinberg själv som överlevt hopkrupen under en lastbrygga av betong.

SIF 24.7.43



Heröya Aluminiumfabriker precisionsbombas av 70 U.S.A.F. Flygande Fästningar 24.7.43 kl 12.20

Se nästa sida.

tgna noteringar

<u>SIF</u> 24.7.43

1U



NOT TO BE PUBLISHED BEFORE THE [illegible] PAPERS OF TUESDAY JULY [illegible]

U.S. OFFICIAL PHOTOGRAPH NO. [illegible] DISTRIBUTED BY THE [illegible]

END OF NAZI ALUMINIUM PLANT [illegible] MAKE FIRST U.S. ATTACK ON TARGET IN [illegible]

SINCE THE OCCUPATION OF NORWAY THE GERMANS HAVE MADE EXTENSIVE USE OF THAT COUNTRY'S FACILITIES FOR THE PRODUCTION OF ALUMINIUM AND MAGNESIUM, VITAL TO THE GERMAN WAR EFFORT. U.S. FLYING FORTRESSES OF THE EIGHTH AIR FORCE ON SATURDAY, JULY 24, MADE [illegible] ATTACK ON TARGETS IN NORWAY, ONE OF WHICH WAS THE HUGE [illegible] ALUMINIUM FACTORY AT HEROYA, APPROXIMATELY [illegible] MILES SOUTH WEST OF OSLO. THE FIRST OF THE TWO PHOTOGRAPHS WAS MADE FROM ONE OF THE BOMBERS AS IT APPROACHED THE TARGET; THE SECOND PICTURE MADE A FEW SECONDS LATER, SHOWS HITS SCORED BY PRECEDING BOMBERS.

PHOTO SHOWS: "PLASTERED" - BOMBS BURSTS OVER THE TARGET. SMOKE IN THE RIGHT FORE-GROUND OF THE TARGET IS COMING FROM THE MAGNESIUM PLANT. BLACK SMOKE IN CENTRE OF TARGET IS FROM THE ALUMINIUM FACTORY. DISTANT PORTION OF FACTORY IS NITRATE PLANT. ALL THREE PLANTS ARE UNITS OF THE SELF-CONTAINED ALUMINIUM-PRODUCING PLANT.

US 124 WA 25743

SIF 24.7.43

Lastå
ngare på 1437 brton byggd 1913 vid Dundee Shipbuilding Co,Dundee i Scotland av stål. L.70,3 B. 11.1 Tillhörig RedAB Svea (E.Högberg) i Stock holm. Uppkallade efter den nordiska asynjan Sif, maka till Tord. Sjösatt okt 1913. Sif anlände på sin första resa till Stockholm 17.1.14 med last av kork och salt från Spanien o Portugal. Medelfart på hemresan 9 knop. 580 ihkr. 2005 dw. Djupg på last 16'2'' . Sif gick till en början på Sveas linje Stettin- Norrlandshamnar och hade inga större havrier , endast obetydliga ombordläggningar i hamn o.dyl. I jan 38 i Rouen halkade en matros ner i ett av rummen och dödades. den 25.1.43 förlorade Sif sin Ie styrman, Karl Erland Snellman, Norsjö,Umeå, 37 år, som spolades överbord utanför Utklippan då Sif var på resa Rotterdam-Gävle med kollast. En båt sattes ut men Snellman sjönk då båten var 15 meter ifrån honom.

FAMILJENS HOPP 24.7.43

SÄNKT AV BOMBKREVAD PÅ KAJEN VID DEN STORA DAGRAIDEN MOT HERÖYA.

Rapport

Fartyget sänkt lördag 24.7.43 vid kajen i Heröya,Norge där lastningen av c:a 1600 säckar salpeter nästan avslutats då flyglarm gavs kl 12 och en våldsam bombraid mot aluminiumverken satte in. De 3 ombv lyckades sätta sig i säkerhet iland i uppehållet mellan den första och andra anfallsvågen Då de efter den tredje anfallsvågen kom ner till kajen var fartyget sänkt av en bomb som kreverat 4 meter från fartyget på kajen och totalt trasat södder det. Familjen Hopp var kaskoassurerad i Bohusläns Allmänna Sjöförsäkringsförening i Lysekil. - Lastningen hade börjat kl 07 och på flyglarmet kl 12 följde omedelbart den första bombmattan över fabriksområdet och hamnen.Bomberna föll då längre bort från kajen men småsten och sand yrde över fartyget efter de fruktansvärda krevaderna. När andra anfallet kom uppsökte vi ett skyddsrum inärheten. Efter den andra anfallsvågen var Fritz Oscar Gustafsson, fartygets ägare och skeppare, ombord för att rädda skeppspappren till skyddsrummet. Fartygets brädgång åt kajsidan var då bortsliten,styrhytten kullvräkt och livbåten sönderfläkt. När tredje och sista anfallet var över och vi kom ut till kajen var fartyget spårlöst försvunnet.Endast ett bomfat som legat på däck sågs flyta ute på vattnet. Vid ett bombnedslag i närheten av hamnen syntes efteråt en grop på 5-6 meters djup och med c:a 20 meters diameter,varför man kan göra sig en föreställning om bombernas kraftiga verkan. De 3 besättningsmämnen samma dag medföljt motorseglaren Ruth hem till Sverige.

Crew List

Skeppare & redare Fritz Oscar Gustafsson,Hovenäset, 52 år
Bästeman Gösta Verner Gustafsson, Hovenäset 22 år, son till Fritz.
Jungman Gustaf Eskil Lind, Knutsvik, Örn, 18 år.

Sjöförklaring i Lysekil 3.8.43

Inför Sunnervikens Häradsrätt.
Skepparen vitsordat sin rapport och tillade att under det första anfallet var de 3 männen kvar ombord. Bombnedslaget hade varit 4-5 meter från Familjens hopps förtöjningsplats vid kajen. Lastägare var fabriken i Heröya. De andra 2 besättingnsmännen vitsordat beh rapport.

Brev till generalkonsulatet i Oslo 41.7.43

från Thorolf Wikborg, VD för Skibsassuranveforeningen Vidar, Sjöfartsbygningen,Oslo. Konsulatets adress Inkognitogaten 27,Oslo.
"Under henvisning til behagelig telefonkonferance med herr generalkonsul Westring, meddeles at jeg ved besök i Skiensfjorden igår undersökte hvorledes det låg an med det svensks skib "Familjens Hopp" som sank under bombeangreppet. Skibet var bygget 1900 og eides og förtes av kaptein

FAMILJENS HOPP 24.7.43

Gustafsson i Hovenäset og varden 24 juli lastet med salpeter - fuld last c:a 100 tons - og avgangsklart til Sverige. Verdien anslår jeg til 20.000 kroner,men skibet var uassureret mot krigsrisk. Besetningen, i alt 4 mand, begget seg og kom ombord i et annet svensk fartöi som lå ved Menstad og som avgick lördag aften till svensk havn. Bjergningsmulighetеrne vil naturligvis bli undersökt så snart det bombete område blir åpnet, og jeg underretter Norsk Bjergningskompagni om tillfellet, og skal også få lov å holde generalkonsulatet ajour med hvad der i telfelle blir gjort.

Aerbördigst

Thorolf Wikborg

Brev till generalkonsulatet i Oslo från Porsgrunn 29.7.43

Henhildende til telefonsamtale i e.m sank m/s Familjens Hopp av Håveneset ved hendelsen paa Heröen sist lördag og blev heldigvis mandskabet reddet. Skibet skulde innlaste 110 ton salpeter ved Eidanger Salpeterfabrikken for Trelleborg og var kun 1350 sekke à 50 kg innlastet. Jeg hadde paa samme tid svensk ms Ruth,kaptein Hansson, av Hamburgsund tillastet med 90 ton salpeter ved Menstad, og mannskapet med Familjens hopp, i alt 3 mann, blev sendt avsted med Ruth.Folkene fikk intet berget,men kaptein fik med sig skibets papirer og lovet aa skulde ipta söforklaring ved ankomst til Sverige. Jeg formoder at Ruth var fremme i Malmö mandag Noget nytt om hvorvit skibet kan berges foreligger ennu ikke. Aerbördigst

Realf Sörensen

Seil - & Dampskibmegler.

KK memorial 13.9.43

Under ett flyganfall sänktes fartyget vid kajen av en bomb.

Ex officio Bo Bergström

Lasten SKNEVII 381

1350 säckar kalksalpeter (fosfat) vikt 67½ ton till Svenska Superfosfat Försäljnings AB i Hälsingborg. Assurerat i Öresund för 14.200 kr

Assurans

SKN den 29.10.43 för lasten betalat 13.453:99

Inte krigsförsäkrat UDHP80c 3519

Fartyget var inte kaskoförsäkrat i SKN. SKN den 20.7.44 tvått sina händer då UD förhörde sig om ersättning. UD hört sig för om ev Norsk ersättning men fick besked 26.10. att norsk krigsförsäkring inte kunde utgå för ett utländskt fartyg. Amerikanska beskickningen i Oslo 18.9.45 upplyst UD att ingen Amerikansk ersättningsskyldighet förelåg.

FAMILJENS HOPP 24.7.43

Fartygets värde

Fartyget var kaskoassurerat för 16500:- i Bohusläns Allmänna Sjöförsäkringsförening men inte assurerat i SKN. Det verkliga värdet uppskattas till 22000:- kr. Kapten Gustafsson inköpt fartyget från Danmark 1921 utan motor för 21000:- Efter motorinstallation mm var värder uppe i 31000:- och hade kapten Gustafsson så gott som upplånat hela detta kapital.Det har varit många strävsamma år för honom att få det hela att gå ihop och förlusten och förlusten nu så mycket värre som han nu står helt oförmögen att börja om på nytt. (Brev tull UD med begäran om hjälp från Göteborgs Skeppsmäkleri kontor den 10.5.44)

Egna noteringar TT-kommunike 24.7.43

Stora förband Flygande Fästningar anföllo under dagsljus idag reparationsvarvet för ubåtar i Trondheim och en nybyggd aluminiumfabrik i Heröya vilken totalt raserades. I solo gavs på e.m flyglarm som varade iöver en timme. Ett tungt Liberatorbombplan kom efter Trondheimsraiden in över svenskt område och nödlandade på en mossa i norra Värmland.De 10 ombordvarande skall interneras.

Tysk kommunike 25.7.43

Das OKW gibt bekannt; (Utdrag) " Durch Tagesangriffe Nordamerikanischer Bomber auf Norwegisches Gebiet 24.7 hatte die Bevölkerung erhebliche Verluste an Toten und Verwundeten. Besonders in Drontheim wurden starke Gebäude schaden in Wohngebieten verursacht."

Se Sif 24.7.43 för detaljer om raiden

T.Fredh:"Sjöfolk & Kustbor" (Lysekil 1977.

Bästeman Gösta Gustafsson berättar

När vi kom tillbaka till kajen från skyddsrummet fanns det varken kaj eller båt kvar.Familjens Hopp hade varit förtöjd en bit från kajen för att lastelevatorn skulle gå ner i lastrummet.Till en början reflekterade vi inte så mycket när larmet gick.Det var mycket vanligt med flyglarm. Nästan alla tidigare larm hade gällt övningar.Till sist visste ingen om det var övningslarm eller verklighet. Det sista dokumenterades en stund senare när de första bomberna började regna över Heröya. Planen var amerikanska Flygande Fästningar och bomberna föll från mycket hög höjd. Det var knappt planen syntes. Att lämna hamnen med fartyget var omöjlixgt eftersom elevatorn låste fartyget och kajen vid varandra. När bomberna började falla kom en Sveaångare in i hamnen men lyckades lämna det farliga området och gå till sjöss igen. Vi toh vår tillflykt till skyddsrummet under Salpeterfabrikens lagerbyggnad. I en dryg timme fortsatte bomberna att falla över Heröya.Detonationerna var våldsamma.När bombningen slutade sprang vi ner tillhamnen och fann att en stor del av kajenvar borta och Familjens Hopp

FAMILJENS HOPP 24.7.43

hade träffats av en bomb.Det varden tredje anfallsvågen som gick hårt åt hamnen och krossade båten. Den blev mer eller mindre sprängd i bitar och sjönk på c:a 40 meters djup och den blev ej bärgad. Besättningen tog sig till Porsgrund där man kunde stoppa motorseglaren Ruth från Hamburgsund som var på väg till Sverige. - I november 1945 fick jag och min far åter vara med om att förlora ett fartyg. Det var galeasen Diamanten som förliste på resa Menstad-Göteborg. Diamanten fick maskinhaveri och vi drev i 1½ dygn i en livbåt innan ett danskt fartyg tog upposs.

Diamantens förlisning 1945 Egna noteringar

Gösta Harry Gustafsson hade köpt galeasen Diamanten från Malmön för 10.500 kronor i januari 1945. Diamanten (Ex Black Diamond) var på 64 brton byggd 1885 av Henry Reinholds i Lowestoft av ek. 90 ton dw. 30 hkr motor.
På resa Menstad-Göteborg med last av 90 ton salpeter och på däck 5 ton salpetersyra i damejenner mötte Diamanten torsdagkväll 8.11.45 i Skagerack en hastigt uppblåsande 20 sek.meters NNO storm med överbrytande sjö och kraftig slingring. Kl 20 slets mesan,stagfock och storsegel i trasor och Diamanten länsade undan vind och sjö med kal rigg. Den gamla motorn stannade kl 22 och sedan drev hon redlös. De 2 männen hissade nödflagg på förmasten och sköt upp de 5 raketer de hade ombord. För att lätta fartyget vräkte de damejannerna överbord. Kl 03 gick en packning till handpumpen sönder. Enåågare siktades kl 14 den 9.11 men observerade inte haveristen. Kl 16 stod vattnet upp över halva motorn och de skulle kl 16.30 gå i livbåten efter att ha tappat ut 100 liter olja i lä för att söka dämpa sjön. De upptäcktes då från danska 8000-tonnaren Nordkyn på resa Köpenhamn-Rio de Janeiro. Nordkyn gick upp i lovart och kunde med linor och livbojar hala in de två männen. . Några minuter senare sjönk Diamanten med akter före 14′NNO Skagen, Lat N 57 59,5′- O.10 58,5′ sedan Nordkyn törnat på henne. Far och son landsattes av lotsarna i Lister. -Av försäkringsbeloppet för Diamanten, 15000 kr, stod Gustafsson självrisk med 1/3-del. Bohusläns Allmänna Sjöförsäkringsförening i Lysekil beslutade 28.12.45 att skänka G. en större summa pengar som hjälp till ett nytt fartyg och en insamling i Hjuvik inbragte 272 kronor. Göteborgsposten stödde en insamling som den 23.1.46 var uppe i 7308:50 och även i Hovenäset samlades det in pengar för atthjälpa Gustafsson.

Familjens Hopp - Historik Eget

Motorgaleas på 66 brton byggd 1900 sv Jens Christoffersen i Assens som skonerten "Anna Christine" för skeppare jens Petersen i Prestö.
L 21,2 B 6. (Ex Jenny, Anna Christine) Tillhörig och förd av skeppare Fritz Oscar Gustafsson i Hovenäset som i januari 1934 för 11000:- blivit huvudredare då han löste ut sin far Evald som 1921 köpt Jenny från A.C

FAMILJENS HOPP 24.7.43

Rasmussen i Svendborg. 1922 fick Jenny motor och omriggades till galeas efter en grundstötning på Busholmen vid Marstrand och fick nyttnamn : Familjens hopp. Efter att ha gått som Anna Christine av Prestö till 1912 såldes skonerten till Aalborg och fick namnet Arken. I okt 1916 sprang Arken läck och sjönk vid Rügen på resa Rostock-Kalmar med saltlast men bärgades och blev Jenny av Svendborg. Motorn aaren 25 hkr Avance råoljemotor.

HILDUR 25.7.43

BOMBFULLTRÄFF MIDSKEPPS UNDER HAMBURGRAID DÖDADE BEFÄLHAVAREN OCH STUERT.

Rapport

Sedan tis 20.7.43 liggande vid Kaiser Wilhelm Höft 71A i Hamburg i väntan på lastplats fick fartyget kl 16 sön 25.7 hela midskeppspartiet sönder-sprängt av en bombfullträff varefter det utbrändes.Befh och stuert dödades. Fartyget splitterskadades på utsidan ,fick winschar och bommar sönderspräng da och andra omfattande skador. (25 ombv)

Journalsammandrag

Sön 25.7 c:a kl 16 anfölls Hamburg av stora förband bombplan varvid Hildur träffades av en spräng-och brandbomb antagligen mitt i bryggan.Nästan samtidigt föll en bomb på utsidan om BB tvärs lucka 3. Bombträffen i bryggan sprängde bort såväl bryggan som brygghuset,skorsten och livbåtar och salongshuset störtade samman.Eld utbröt omedelbart. Besättningen uppsökte därefter skyddsrum under en byggnad c:a 400 meter från kajen.Vid bombnedslaget befann sig befh Norman och stuert Larsson i salongen och måste ha dödats ögonblickligen.Efter flyganfallet fick besättningen hjälp av Schutzpolizei vid släckningen av branden ombord. Sedan elden i det närmaste släckts funnos liken efter kapten och stuert liggande förkolnade på däcket där salongshuset varit,svårt stympade. Genom polisens försorg ordnades kistor i vilka liken lades och fördes dessadärefter till bårhus. Mindre eldhärdar blossade upp gång efterannan under påföljande dygn men släcktes efterhand av besättningen. De som haft sina hytter midskepps fick beredas plats i skansen akter.

Tors 29.7 besättningen, 23 man, av myndigheterna beordrats lämna Hamburg som förklarats som katastrofområde. Samtliga avreste ombord på danska ss Betty Maersk från Hamburg till Brunsbüttel,varifrån de kunde beredas möjlighet att medfölja svenska fartyg till svensk hamn. 13 man lämnade Brunsbüttel i ss Fredhem till Trelleborg och övriga 10 man medföljde ss Gudrun till Malmö.

Hälsingborg 3.8.43
Ch.Schönhult
1e styrman

Härmed har jag äran meddela...

Byråchef J.Setterwall,UD, i brev till KK,Stockholm 3.8.43:

"Härmed har jag äran meddela att i Hälsingborg hemmahörande ångfartyget Hildur - reg.nummer 4656 - enligt till Utrikesdepartementet ingångna underrättelser, nyligen svårt skadats i Hamburgs hamn under flygangrepp Befälhavaren och en besättningsman omkommo vid olyckan. Fartygets rederi har underrättats om förestående. Med utmärkt Högaktning

J. Setterwall
Byrån för Arvs -& Ersättnings-
-ärenden.

HILDUR 25.7.43

Crew List (Egna kompl.)

Befh John Arvid Norman, Stagneliusgatan 2,Hälsingborg, 3.4.06 (27.10.38)
1e styrman Charles Schönhult, Nyhamnsläge, 12.6.93
2e styrman Fritz Andersson, Nyhamnsläge, 2.12 85
3e styrman John Johnsson, Rosenlundsgatan 24,Stockholm, 4.8.13
Chief Alfred Lundborg, Pershög, Höganäs, 1.4.80 På Siljan -40, Sigyn -42
1e maskinist Malte Adrian Mårtensson, N.Stenbocksgatan 12,Hälsingborg,10.4.0
2e maskinist Karl Axel Granlund, Bastugatan 19,Sthlm, 16.6.17
Stuert Per Adolf Larsson, Holländaregatan 35,Hälsingborg, 6.11.97
Kock Erik Georg Sigfrid Nilsson, Oscarsgatan 19,Ystad,23.4.16
Mässuppassare Rolf Gösta Karlsson, Fredsborg, Dövestad,Norrköping,9.3.25
Timmerman Rudolf Kaljumaa, Tallinn, 2.8.12 c/o Sjömanshemmet, Sthlm.
Matros Otto Persson, Brantevik, 11.12.79
MatrosKarl Gösta Olsson, Östra Karsbo, 23.3.18
Lättmatros Nils Helge Hagström, Snappertuna, 25.11.12 (c/o Sjömanshemmet, Sthlm)
Lättmatros Nils Harry Eriksson, Skede, Skebo Bruk, 23.9.18
Lättmatros Gunnar Oswald Olsson, Kungsgatan 5b, Landskrona, 22.2.18 c/o Sv. Sjöfolksförbundet, [illegible]
Jungman Erik Ivan Boström, Arvidsjaur, 3.3.27
Jungman Erik Nore Lindström, Brantevik, 5.5.27
Jungman Nils Birger Hedlund,Hedvigsborg 13,Mörbylånga, 27.5.23
Donkeyman Axel Robert Jönsson, Bowlane 78,Preston, 26.6.05 (Skn: Box 17, Esperöd) skriven i Vanstad, Malmöhus län
Eldare Lars Rudolf Henriksson, Fågelvägen 19,Landskrona, 26.6.05
Eldare Ebbe Ragnar Larsson, Grönnegatan 36,Malmö, 8.5.17
Eldare Bror Emil Alexander Nilsson, Kristianstadsgatan 9,Malmö, 22.12.02
Lämpare Gösta Wilhelm Bruun, Eneborgsvägen 13,Hälsingborg, 1.12 08
Lämpare Axel Johansson, Åbuen, Duvhult,Kristianstads län, 22.9.17

UD HP80c 3619

Telegram Hamburg till UD 13.8.43

11 ss Hildur red.AB Atos traeffat av 2 bomber kapten och steward doedade fartyget bogserbart =Stridbeck.

Sjöförklaring i Hälsingborg 5.8.43 kl 12

Sakkunniga: Fartygsinspektör Victor Hansson & sjökapten Joel Fänge.

Ie styrman Schönhult: Inget flyglarm hörts .Alarmsirenerna troligen förstörda vid tidigare anfall.Hela besättningen var ombord när raiden började, med undantag för 3e styrman. Ett splitterskydd funnits på bryggan bestående av dubbla brädväggar kring styrhytten med fyllnad emellan,avsett för vakthavande på bryggan vid flyganfall mot konvojen. Omedelbart före bombexplosionen hade 1e styrman och befh Norman stått på däck om BB midskepps och befh hade just gått in i salongen då explosinen inträffade.

HILDUR 25.7.43

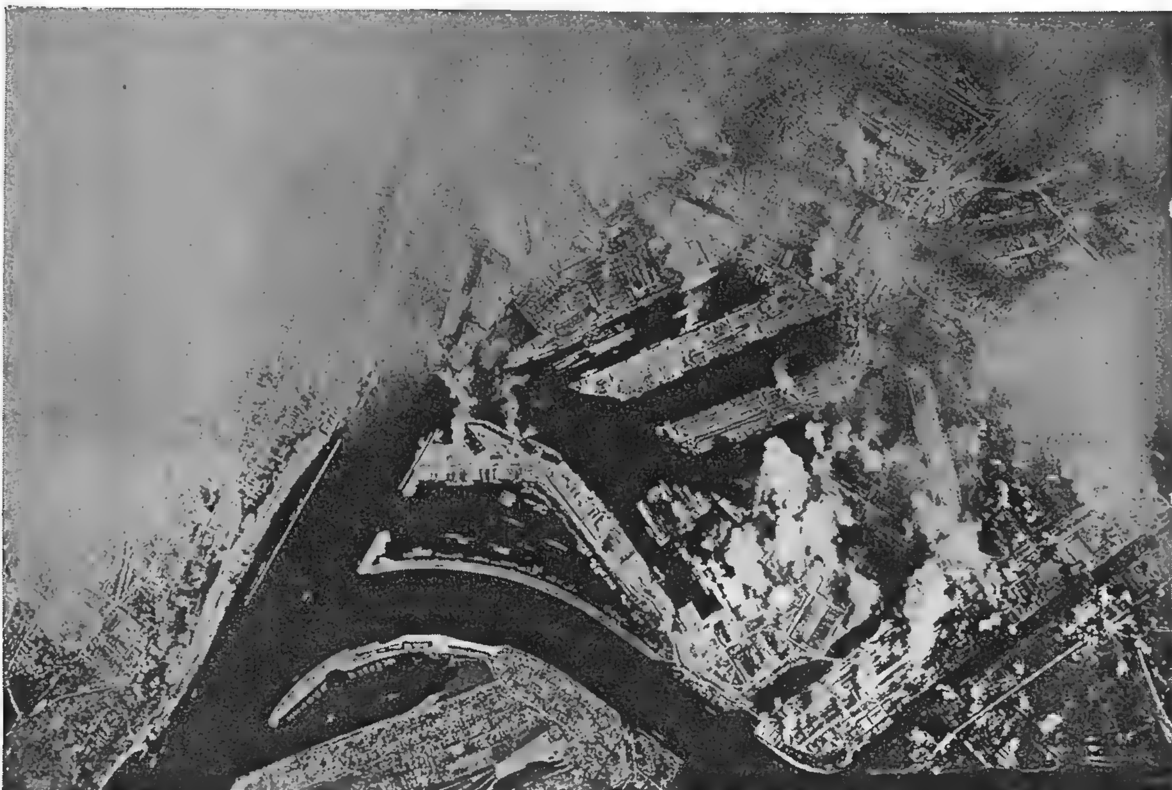
1e styrman kastats omkull av tryckvågen, mirakulöst nog utan att skadas. Allt övertändes och förstörelsen midskepps var total. De ombordvarande flytt iland och springande nått skyddsrummet efter 5-6 minuter. Bomber exploderat runt om i hamnen. Efter kanske en timmes tid hade fe återvänt ner till fartyget. Ie styrman sett resterna av befh kropp ligga på den plats där hans sovhytt varit belägen, medan stuerts lik påträffats där salongen befunnit sig. Kunde känna igen befh lik men inte stuert. I fartyget hade funnits märken som tytt på att de anfallande planen även utsatt fartyget för eld från automatkanoner. Alla telefon-och telegrafförbindelser avbrutna. Konsuln förgäves sökt att komma i förbindelse med rederiet. Konsuln mån 26.7 varit ombord och lämnat en skrivelse till 1e styrman vari han rekommenderat besättningen till erhållande av proviant. En polisofficer tis 28.7, efter 3 dygns bombraider mot staden, beordrat besättningen att lämna Hamburg och avslagit en begäran att få lämna 2 man kvar att tillse fartyget. Sådan tillsyn skulle Hafenpolizei sköta om. Skepps-och maskindagböckerna inte tillvaratagits.

2e styrman Andersson: Inget flyglarm givits. Alla var ombord utom 3e styrman och 2e maskinisten och möjligen ytterligare någon av manskapet. Anfallet varat i en timmes tid. Var i sin hytt vid bombexplosionen. Salongen var övertänd och totalt söndersprängd då han kom ut, omtöcknad av smällen och tryckvågen . Ropat på befh och sturet ~~xx xxxx~~ men ej fått svar. Det hade varit omöjligt att söka efterdem. Alla sprungit till skyddsrummet dit de kommit 5-6 minuter efter bombträffen. Då de efter anfallet kom ner till fartyget var en flodspruta i arbete för att släcka branden som rasade midskepps Av fartygets egna släckningsredskap fanns bara några pytsar kvar. Sedan elden minskat anträffades befh delvis förkolnade lik och stuerts till oigenkännelighet stympade och förkolnade lik. 1e styrman sett till att få liken avförda till bårhus. Skeppsdagboken förstörts i 1e styrmans hytt.

Chiefen Lundborg: Endast en dunkel föreställning om de händelser som föregått bomnedslaget. Han viiste inte om flyglarm givits. Själv befann han sig vid explosionen under båtdäcket mellan salongs- och däckshusen. Han hade slungats in i en hytt och kanske för en stund förlorat medvetandet. ~~Bxxandxrökxöverallt~~ Brandrök överallt. Hört någon ripa:" De är döda!" men visste inte vem som ropat, och vilka som avsetts. Branden varit så våldsam och allt så söndertrasat att det inte funnits någon möjlighet att tränga in i slaongen. Inte tänkt på att rädda maskindagboken som låg i hans hytt. -Då de återkom till farrtyget från skyddsrummet låg en flodspruta vid det brinnande fartyget och vräkte kaskader av vatten in i elden Besättningen hjälpt till att lägga en slangledning från flodsprutan. Möjligt att en slang redan var utlagd då. I fartyget hade funnits märken som syntes härröra från beskjutning med automatvapen. Sett liken på avstånd. Påföljande natt hade besättningen tillbragt hopträngda i skansen

HILDUR 25.7.43

Hamburg 25.7.43



HILDUR 25.7.43

akterut. Den därpå följande natten varit ombord på danska ss Betty Maersk som legat i närheten. På kvällen mån 26.7 hade en representant för konsulatet infunnit sig ,men chiefen visste inte vad som avhandlats med 1e styrmannen. Sannolikt på onsdag e.m 28.7 hade 2 polisofficerera beordrat besättningen att omgående lämna Hamburg och avslagit 1e styrmans begäran att 2 man skulle få stanna kvar som vakter ombord. Besättningen lämnat Hamburg på f.m tors 29.7. Inte tänkt på att ta med maskindagboken.

1e maskinist Mårtensson: Vid bombex losionen rusat ut från sin hytt och träffat chiefen och 1e styrman.1e styrman sagt att brandslangarna på akterdäck var bortsprängda och tillagt att det vore bäst att springa till skyddsrum.Våldsam brand där salongshuset legat. Skorstenen kullvräkt. Livbåtarna bortsprängda. Alla sprungit till ett skyddsrum.Då Mårtensson fick höra att befh och stuert var kvar ombord på Hildur sprang han tillbaka ner till kajen för att söka ta reda på dem men det brann så våldsamt midskepps att han inte kunde göra något .Mårtensson hjälpt några brandmän på kajen att rigga till en slangledning,endast för att finna att det inte fanns något vatten i brandposten. Efter en stund kom en flodspruta. Under släckningen såg Mårtensson i resterna av stuerts hytt i salongshuset stuerts döda kropp,igenkännlig på storleken,och en stund senare anträffadesbefh kropp i begh sovhytt. Allting midskepps mer eller mindre förstört. I maskinrummet hade några pumpar gått sönder på BB-sidan,men huvudmaskinen torde vara oskadad.

Matros Persson: När anfallet började var timmerman,matros Olsson och lättmatros Hagström iland. Några minuter före bombnedslaget i fartyget sett befh på däck vid undre bryggan och sturet på däck midskepps.Var själv i sin hytt vid explosionen.Rusat upp på däck och sett att hela bryggan och överbyggnaden störtat in .Såvitt Presson uppfattat hade det aldrig varit tal om att sätta igång släckningsarbete och ansåg för sin del att besättningen inget hade kunnat göra för att begränsa branden.Alla ombord sprungit till skyddsrum som nåtts 4-5 minuter efter bombnedslaget. Där hade det blivit tal om att befh och sturet blivit kvar ombord.Skyddsrumsvakten sagt ifrån att ingen fick lämna skyddsrummet så länge anfallet pågick, men 1e maskinist Mårtensson hade ändå trängt sig förbi vakten och sprungi ner till fartyget. Efter någon timmes förlopp hade vakten ropat att faran vore över. Flodsprutna hade just börjat bekämpa den häftiga branden då de kom ner till Hildur. Besättningen till en början hjälpt till vid slangarna men sedan fått besked av ettbrandbefäl att ingen hjälp behövdes Flodsprutan fortsatt arbetet tills branden släckts. På morgonen den 26.7 hade Persson sett liken och kunnat känna igen befh men inte stuert. Sett rester av den uppbrända skeppsdagboken.

HILDUR 25.7.43

KK memorial 6.9.43

Fartyget träffades midskepps av en flygbomb,vilken av allt att döma omedelbart torde hava dödat såväl befälhavaren som stewarden.

Ex Officio Bo Bergström

SKNEIII 275

MAX DOFLEIN TILL SKN

Telegram till SKN via Berlinlegationen, ankom SKN 5.8.43

Dampfer Hildur in Hamburg Kriegsbeschaedigt Maschinen unbrauchbar stop Abschleppen nach Schweden moeglich und sehr dringend wewuenscht stop Sendet Schlepper Kaiser Wilhelm-kanal stop Schlepper sol sich als notwendig in Kiel in verbindung setzen mit Hafenkapitaen Hamburg stop Dampfer Gapern in Hamburg untergegangen stop =Kapitaen Doflein =Schwed.Gesandtschaft

Svarstelegram SKN till Doflein 5.8.43 kl 16.20.

Können Hildur durch Switzers Kiel abholen vorausgesetzt dass Hildur dort abgeliefert nicht leck ist und gesteuert werden kann stop Switzers müssen brscheid haben wann Hildur Kiel eintreffen kann da Switzers nicht Kiel übernachten wünschen Telegraphiert aussichten für schleppen nach Kiel und approx kosten =Krigsrisk.

Brev Doflein till SKN,daterat Hamburg 14.8.43

...Das Schiff habe ich besichtigt. Der Kriegsschaden hat die Kommandobrücke, die Räume darunter und den Kesselraum zerstört. Merwürdigerweise ist die Aussenhaut des Schiffskörpers vollkommen unbeschädigt geblieben und auch dicht,denn das Schiff schwimmt nun bereits seit dem 26.7 ohne Wasser zu machen. Das Schiff ist unbeladen. Das Handsteuer kann eingeschaltet und benutzt werden. Die Einrichtungen am Bug zum anbringen der Schleppeeinrichtungen sind in ordnung.Ich nehme an dass der Steuermanndes Schiffes, welcher inzwischen in Schweden eingetroffen ist, meinen Bericht ergänzen kann. Es wäre das bestewenn dieser Steuermann mit Leuten vom Schiff zusammen mit dem Schlepper hierher käme um das Schiff zu überführen. Proviant und Wolldecken müssen mitgebracht werden, jedoch sind die achteren Wohnräume benutzbar. Der Schornstein des Schiffes ist umgestürtzt. Es ist mit nach sehr vielen verhandlungen geglückt von der Kriegsmarine der Hochseebugsiere: "Fairplay 15" zur verfügung gestellt zu werdenum Hildur nach Kiel zu schleppen. Aber die 5 Seeleute die anbord der Hildur stationiert werden müssen weil in schlepp durch der Kaiser Wilhelm-Kanal, die sind hier nicht auffindbar.Ich weiss heute nicht ob ich diese schwierigkeit überwinnen werde. Gelingt es nicht so muss der Dänische Schlepper doch nach Hamburg kommen und muss 5 Seeleute mitbringen für Hildur.

(Fort sid 77.)

HILDUR 25.7.43

Telegram Frachtkontor,Lübeck, till SKN 16.8.43

Im auftrageDoflein Hamburg mitteilen betreffs Hildur Fairplay XV, Kapitän Schilling, kann Schiff nach Kiel schleppen presi RM 800:- per Tag alle kosten Hafen Lotsen Kanal extra zu lasten. Hildur abschleppen kann sofort erfolgen jedoch muss Kanaldurchfahrt wegen Assistenzschlepper noch geregelt werden stop =Frachtkontor

Brev Doflein till SKN, daterat Hamburg 17.8.43

(Ankom SKN 24.8) Doflein i brevet omtalat atthan lyckats engagera Fairplay XV för en direktbogsering av Hildur till Hälsingborg beroende på att Fairplay XV ändå skulle till Uddevalla och hämta ett fartyg där. Fått telefonbesked från Lübeck att SÅAF:s herr Åmansson givit Doflein fullmakt att låta bogsera Hildur till Hälsingborg. " Ich freue mich auch,dass ich die Mannschaftsfrage für das Schiff habe lösen können,von welcher ja überhaupt alles weitere abhing. Ich habe Besatzung von der Kriegsmarine erhalten. Die Leute der Kriegsmarine können nicht in Hälsingborg an Land gebracht werden, jedoch habe ich vereinbart,dass Fairplay XV die 5 Mann der Kriegsmarine von Hälsingborg nach Helsingör herüberbringt,um sie an den dortigen Hafenkapitän zu rückstrandport zu übergeben. Bitte halten sie die Leute bereit die in Hälsingborg dofort anbord des Schiffes gehen und die Deutsche besatzung der Kriegsmarine ablösen können. Ich hoffe nun das keine ereignisse eintreten die meinen Plan durchkreuzen und wünsche ihnen dass Dampfer Hildur gut ankommt. Hochachtungsvoll. Max Doflein.

Dito ,daterat Hamburg 19.8.43 (Ankom SKN 27.8)

Am 18.8 um 08.30 Uhr ist Schleppdampfer Fairplay XV mit D.Hildur im Schlepp aus Hamburg abgefahren.An bord befinden sich 6 Mann Überführungsbesatsung welche mir die Kriegsmarine zur verfügung gestellt hat. Für die unterbringung der Besatzung habe ich gesorgt, diesselbe logiert unter der Back. Da das Schiff nicht sehr gut steuerfähig ist hoff e ich das keine schwierigkeiten zutreffen, besonders in der Kaiser Wilhelm Kanal.Irgendwelche Schiffs papiere habe ich totz vieler bemühungen an Bord nicht mehr vorgefunden. P.S Nach fertigstellung dieses Briefes erreicht mir soeben von Brunsbüttel die nachricht dass D.Hildur am 18.8 um 16 Uhr eingeschleust ist. Die Kanalverwaltung hat mir zugesagt sich alle mühe zu geben, um dass Schiff schnellstens durch den Kanal hindurchzubringen.

Hildur till Hälsingborg 23.8

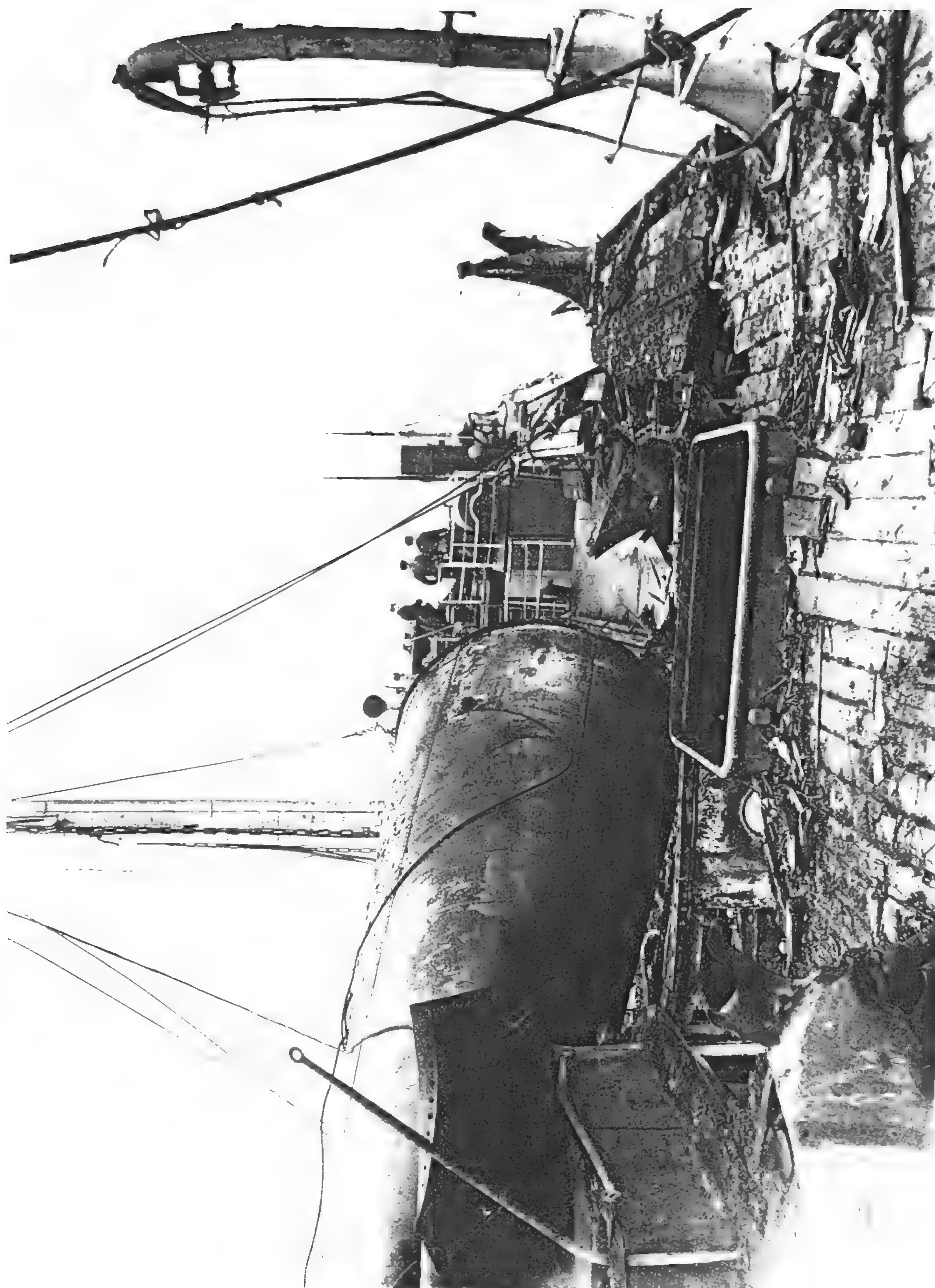
Mån 23.8 kom Fairplay XV till Hälsingborgs redd med Hildur i släp (se fotos) och en svensk bogserbåt tog över för inbogsering till varvet med svensk manskap ombord. Fairplay xv gick sedan till Helsingör och landsatte marinsoldaterna för att sedan fortsätta till Uddevalla.Själva bogseringen kostat RM 7237:64 = kr 12.159:95.

HILDUR 25.7.43



HILDUR ANLÄNDER TILL HÄLSINGBORG 23.8.43

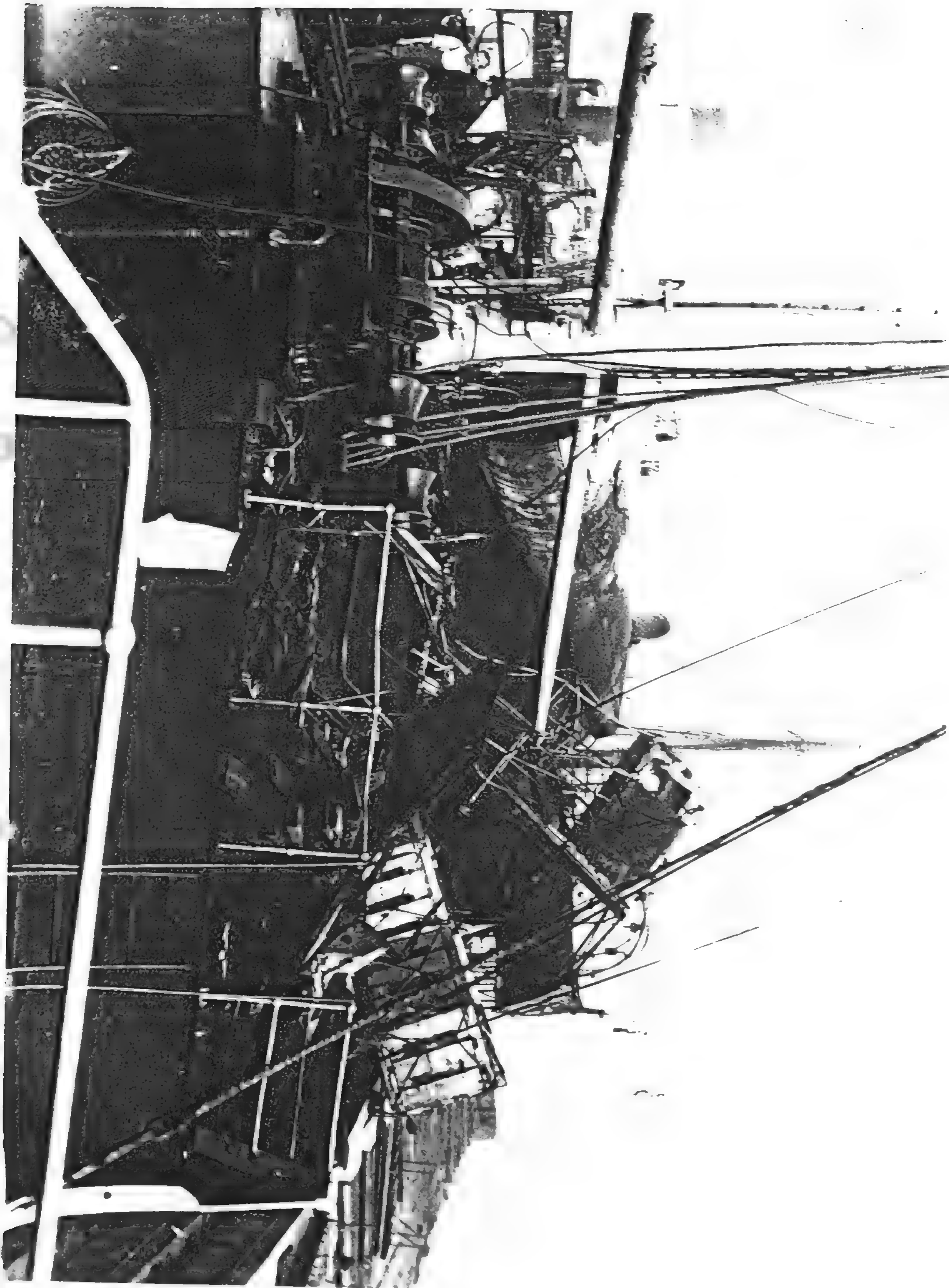
HILDUR 25.7.43



23.8.43 Vy akteröver från båtdäcket

..ye..

HILDUR 25.7.43



BRYGGAN FÖRIFRÅN

HILDUR 25.7.43

Effekter

Rederiet skrev 4.8. till SKN:" Till mässuppassare Rolf Karlsson,som ej ens ägde en kostym att ha på sig under hemresan till Norrköping,utbetalade vi full ersättning med kr 587:50." (Karlsson förlorat för 795:-)
Befh syskon - 2 systrar och en bror - 1800:- plus 720 för instrument.
Stuerts änka,Ester Larsson i Hälsingborg, fick den 11.8 kr 897:50.
1e styrman förlorat för 2570:-inkl sextant 250, skrivmaskin 500 och 3e styrman förlorat för 1168:- inkl styrmansbrevet och sin vigselring. Även kocken förlorat alla sina ägodelar = 827:50. 2e styrman 600:-, chiefen 165
Lättmatros Hagström skrev i sin lista att han fick överrock och kostym värda 345:- förstörda "då polisen i Hamburg beordrade mig att deltaga i röjningsarbete iland." Manskapet förlorat kläder etc för mellan 285 och 370 kr per man. SKN ersatte rederiet med 13481:50 den 27.9.43

Provisorisk uppröjning ombord i Hamburg

Innan Hildur bogserades iväg från Hamburg av Fairplay XV företog firman J.Basilius & R.Laddey Maschinenfabrik följande arbeten ombord:
Teile der zusammengebrochene Brücke abgebrannt.
Das Hilsruder gangbar und betriebsfähig gemacht.
Teile der zusammengebrochenen Brücke vom Oberdeck entfernt.
Das ganze Oberdeck gereinigt, die Logis gereinigt u. wohnbar gemacht.
Die Ladebäume seeklar gelegt.
Das Schiff Seeklar zur überführung dem Schlepperfirma übergeben.
Die Arbeiten wurden in Tages -& überzeit ausgeführt.
Kosten RM 816:96.

SKN utbetalat

31.8.43	Riksbanken för räkning Theo.Kock & Co,Köpenhamn	271:46 arvode
17.8.43	Arvode till advokat H.Ljunggren,Gtbg,för sjöförkl.	40:-
27.9.43	Till redereit för effekter	13.481:50
3.11.43	Duncker & Joly för prov rep i Hamburg	1372:57 (RM 816:96)
3.11.43	-"- för lots & hamnavgifter RM 50:20	84:34
3.11.43	-"- för bogseringen till Hälsingborg	12.159:95 (RM 7237:6
3.11.43	till kapten Max Doflein arvoda RM 1788:10	3004:39.
18.12.43	Allan zander för besiktning	3399:10
3.2.44	Rederieta conto ersättning	350.000:-
15.5.44	Lösen av dispache, Kaj Pineus	2026:-
27.5.44	Till rederiet i slutlig ersättning	33.964:24
11.6.44	Rederiet för kompassjustering	100:-

Besiktningsinstrument

Allan Zander besiktigat Hildur i Hälsingborg 24.8.43 ff

(forts)

HILDUR 25.7.43

Salongshuset: Med all inredning totalt spolierat.

Kommandobryggan: Helt spolierad med styrhytt,navigationshus,splitterskydd, alla instrument etc. Allt trävirke förbränt.

Pannkappen: Skotten ovan som under bryggdäck svårt skadade av explosion och brand.STB kolstört förstörd.

Midskeppshuset: Såväl ytter-som innerskott skadade av explosion & brand liksom dörrar,inredning,kablar etc

Båtdäcket: Trädäcket helt spolierat av explosion & brand. En motorlivbåt, en vanlig livbåt, en arbetsbåt och en gigg förstörda av brand & explosion.Dävertarna mer eller mindre skadade av splitter ,2 stativ bräckta,taljor,block etc uppbrända.Skorstenen omkullfallen och förstörd liksom en större eldrumsventilator.Maskinskylightet skadat av explosion & brand. Kaptenshuset och sidohusen på förkant av båtdäcket helt spolierade och allt trävirke förbränt.

Bryggdäcket förut: Däcket mellan lucka 2 och midskeppshuset svårt skadat, bucklar och nersjunket.Brädgångarna på båda sidor bucklade. Flotten vid lucka 2 uppbränd,liksom trälastluckor. Förmasten splitterskadad,lejdaren skadad, 1ans bom genomslagen av splitter eller projektil,riggen ramponerad. 2ans winsch ,bl.a STB stativ STB nock och stora hjulet sönderslagna.

Backen: STB pållare bräckt,backskottet och skottet till lampskåpet genomslagna av splitter eller genomskjutna.Dessutom en del andra skott och splitterskador.Skansarna använts under bogseringen till Sverige varvid inredningen delvis skadats.

Huvuddäck: Däcket akter om lucka 2 svårt bucklat av brand.All inredning förstörd i proviantkylrummet under salongshuset.Skotten bucklade.Samtliga träluckor i lucka 2 och de 2 kolboxluckorna samt två träskott i mellandäck uppbrända.

Akterdäck: Projektil eller brandbomb slagit igenom en plåt i däcket STB om styrmaskinrummet. Träskydden över rorledningen delvis uppbrända. Ett vant på aktermasten avslitet,knappen på toppstången splittrats.Skansarna akterut, som använts under bogseringen till Sverige delvis skadats.

Inventarier: Praktiskt taget alla lösa inventarier på däck och i maskin förstörda eller förlorade.

Maskin- & eldrum: Pannornas isolering skadats av explosionen och vattenbegjutningen.Rökupptaget,skorsten och rör i pannkappen skadats vid explosionen.Tyfonen helt förstörd.Stora cirkulationsröret av tackjärn brustit och måste förnyas.Fötterna avslagna på 2 fristående pumpar i maskinrummet BB.Länsrör till tank 5 förnyas.

HILDUR 25.7.43

Forts besiktningsinstrumenttet

Hildur anlände till Häslingborg under bogsering 23.8.43,indockades för besiktning 23-24.8, reparationen inletts 6.9 och avslutats först 26.2.44,försenad genom installation av en permanent minskyddsanläggning. Skdespecifikationen upptar 43 foliosidor, inventarielistan 27 sidor och besiktningsinstrumentet omfattar 13 foliosidor.

SKNEII disp Dispache Göteborg 16.5.44

Dispachör Kaj Pineus. Av dispachen framgår att bogseringen utförts av bogs. Fairplay IV mellan kl 06 den 18.1 och kl 24 den 24.8.43 och kostat 5448 kr. Kungl. Telegrafstyrelsen fått 5500:- i ersättning för radiostationen.

SST 28-62/Eget "Springhsom faan till skyddsrummet!"

Den första stora raiden kom lördag kväll 24.7.De som då var kavr ombord trodde inte att det var någon större fara när sirenerna började tjuta en kort stund efter det förvarning givits. Närmast skyddsrum var en vanlig källare under ett stort magasin i närheten av Kaiser Wilhelm Höft där Hildur låg. Därifrån var det 800 meter till nästa skyddsrum som skulle vara helt bombsäkert. 2e maskinisten, båtsman, mässpojken och flera andra stod först i midskeppsgången under båtdäck och tittade på skådespelet med explosionsmoln, krevader, LV-eld, bränder och de fallande bombmattorna,men så kom en fruktansvärd smäll vars tryckvåg kastade dem andlösa i däck och svepte in fartyget i murbruksdamm och rök, Det var en fullträff i ett av de stora magasinen i närheten.Sedan låg alla hopkrupna bredvid varandra intill brädgången så länge anfallet på gick. Det var inte intressant länre. Fartyget skakade av krevader, splitter regande över däck,bomber exploderade i vattnet och rung om på land kring fartyget. "Nu får dom ta mig faan sluta!"skrek jungman Erik Boström från Arvidsjaur," det här är ju för jävligt!" Raiden pågick i ett par timmar .- Jättelika eldsvådor lyste upp natten till söndag 25.7 -Kl 11 söndah f.m kom en vakt ombord och varskodde att nya anfall kunde väntas, men att all elektricitet var utslagen varför flyglarmssirenerna inte längre fungerade. Ett par varningsskott från luftvärnsbatterierna vid 15-tiden uppfattades inte ombord som en varning. Mässuppassare Rolf Karlson gick vid den tidpunkten in i kabyssen för att hämta diskvatten och skämtade då med kocken Erik Nilsson, som var nervös, genom att härma ljudet av en fallande bombs visslande. Rolf Karlsson hade just satt ifrån sif diskvattnet i pnetryt då 2-3 kanonskott hördes, sedan blev allt ett flammande eldhav.Han hörde ingen smäll, såg ingenting,endast förnam det intensiva eldskenet.Då han vaknade till liv låg han på rygg, genomblöt bland spillror och bråte med munnen full av allsköns goja.Han hade fått all inredning i pentryt över sig och kocken i köket begravdes av fallande hyllor

HILDUR 25.7.43

och köksutrustning. Rolf kravlade sig upp,famlade med darrande händer utefter kroppen för att känna efter vad det våta var för någonting,men det var inte blod, bara vatten. Inne i köket fann han kocken på knä bland pannor och grytor i en röra. Han hötte med näven mot Rolf och skrek:"Det är ditt fel,Kalle! Du skulle aldrig ha härmat den där bomben!" Däcken var översållade av järnskrot och trävirke och bråte och allt brann som en blåslampa . Grabbarna kom springande och hoppande förifrån genom virrvarret av bråte." Spring iland"! skrek 1e styrman," Spring som faan till skyddsrummet!" Landgången var bortblåst men på utslängda luckor tog sig alla iland på kajen och sprang för livet till källaren som var fylld till trängsel. När anfallet var över och de kunde ta sig tillbaka till Hildur rådde en fruktansvärd oreda i det sönderspängda och brinnande midskeppshuset och en flodspruta bekämpade branden . Bland besättningen frågade alla efter alla, var är den och var är den? Är han iland eller kvar ombord? Till slut stod det klart att kapten och stuert hade dödats. Rolf berättar:" Resten av oss fick utstå ytterligare 6 dygns bombning innan en möjlighet yppade sig att komma ifrån Hamburg.Vi delade upp oss på två svenska båtar, 13 man i Fredhem och 10 i Gudrun .Dethar aldrig nånsin varit så helsickes skönt att komma hem tillgamla Svedala som just den gången."

Bogseringen till Hälsingborg

(Lokaltidning,) " På e.m måndag 23.8 (-43) inbogserades Hildur till Hälsingborgs varv av en bogserbåt och en hjälpvetettbåt som utanför hamnen tagit över Hildur från en tysk bogserbåt,samtidigt som 9 tyskar på Hildur avlösteas av 9 man från Hälsingborgs varv. En lots ledde inbogseringen av ångaren vars söndertrasade akterflagga vajade på halv stång. På skrovet och för-och akterdäck fanns inga skador av betydelse,men midskepps återstod endast ett hoptrasslat,svartbränt kaos av plåt kring den kullvräkte skorstenen. Det trävirke som inte helt förbränts var förkolnat, men i flera hytter under båtdäck bestod skadorna av rök-och vattenskador och kullvräkt inredning.UD hade fått uppgift att de 2 omkomnas kistor skulle skulle vara med ombord och det var en svår besvikelse för de anhöriga som väntade på kajen med blommor när det blev klart att kistorna inte fanns med ombord.. Varvstjänstemän och tullpersonal gick ombord så fort fartyget förtöjts."

DAS OBERKOMMANDO DER WEHRMACHT GIBT BEKANNT

Sön 25.7.43: " Ein starker Verband Britischer Bomber führte in der vergangenen Nacht einen Terrorangriff gegen die Stadt Hamburg, durch den schwere Verluste unter der Bevölkerung und starke Zerstörungen an Wohnvierteln, Kulturstätten und öffentlichen Gebäuden entstanden.Luftverteid-

HILDUR 25.7.43

igungskräfte schossen im nordwestdeutschen Küstengebiet und im Norwegischen Raum nach bisherigen Faststellungen 17 der angreifenden Bomber ab."

Mån 26.7.43: Feindliche Fliegerverbände führten neue schwere Terrorangriffe gegen Deutsche Städte. Am gestrigen Tage wurden Hamburg und Kiel sowie einige Orte im nordwestdeutschen Küstenraum und in den besetzten Westgebieten angegriffen und in der vergangenen Nacht die Stadt Essen erneut bombardiert,Darunter entstanden wieder schwere Verluste unter der Bevölkerung und starke Verwüstungen in den Wohngebieten der angegriffenen Städte.Luftverteidigungskräfte schossen aus den Britisch-Nordamerikaischen Anggriffsverbänden 61 Flugzeuge ab. 5 eigene Jagdflugzeuge gingen verloren .Ein Verbandschwerer Deutscher Kampfflugzeuge bekämpften in der nacht zum 26.7 Stadt und Hafen Hull mit Bombe aller kaliber. 3 Flugzeuge kehrten nicht zurück."

Tis 27.7.43: Nordamerikanische Bomberverbände griffen am gestrigen Tage Hannover und Hamburg sowie einige Orte im nordwestdeutschen Küstengebiet an. Die Bevölkerung, besonders in Hannover, hatte verluste.Durch Jagd- und Flakabwehr wurden über den angegriffenen Städten und auf dem An- und abflug nach vorläufigen Feststellungen 30 schwere 4-motorige Bomber abgeschossen. über den besetzten Westgebieten wurden weitere 4 Flugzeuge vernichtet.

Ons 28.7.43: Starke feindliche Bomberverbände setzten ihre Terrorangriffe in den vergangenen Nacht gegen die Stadt Hamburg fort. Es entstanden weitere Verwüstungen und zum Teil ausgbreitetet Brände in mehreren Stadsteilen. Die Bevölkerung erlitt wieder Verluste, Von Nachtjägern und Flakartillerie wurden nach bisherigen Feststellungen 47 der angreifenden Bomber abgeschossen. Am gestrigen Tage brachten Luftverteidigungs über den besetzten Westgebieten weitere 9 feindliche Flugzeuge zum absturtz.

Tors 29.7.43 : Nordamerikanische Fliegerverbände flogen in den gestrigen Vormittagsstunden in das Reichsgebiet ein. Von Deutschen Jagdgeschadern zum Kampf gestellt.warfen sie planlos Bomben auf einige Orte,darunter Kassel,und mehrere offene Landgemeinden. Es entstanden einige Verluste unter der Bevölkerung und Gebäudeschäden.Unsere Luftverteidigungskräfte schossen 35 schwere viermotorigeAmerikansiche Bombenflugzeuge ab. Sieben eigene Jagdflugzeuge gingen verloren."

Fre 30.7.43: Feindliche Bomberverbände griffen am gestrigen Tage Helgoland sowie einige Orte im Norddeutschen Küstengebiet,darunter Kiel, an und führten in den vergangenen Nacht erneut einen schweren Terrorangriff auf Hamburg,durch den weitere Verwüstungen in der Stadt hervorgerufen wurden. Die Bevölkerung erlitt hohe Verluste. 54 feindliche Flugzeuge wurden abgeschossen.

HILDUR 25.7.43

Tis 3.8.43: Die Briten bombardierten in den vergangenen Nacht erneut das Stadtgebiet von Hamburg und die weitere Umgebung. Wieder enstanden Verluste unter der Bevölkerung und erhebliche Zerstörungen.Nach bisher vorliegenden Meldungen wurden bei diesen Angriffen27 feindliche Flugzeuge abgeschossen.

ELDSTORM ÖVER HAMBURG

Eget

Natten till söndag 25.7 fälldes inom loppet av 50 minuter 2300 ton bomber över Hamburg och på natten steg rökmassorna från de vidsträckta bränderna i staden upp till 6½ km höjd. Brittiska plan som anföll Ruhrområdet såg skenet av bränderna på 300 km avstånd. Raiden var den första sedan 3.7 då Hamburg utsattes för sin 99:de raid. Söndag e.m.25.7 och mån 26.7 fälldes 2000 ton bomber och i en raid natten till ons 28.7 2000 ton. Natten till fre 30.7 regnade 50 ton sprängämnen i minuten under 45 minuters tid över staden.De annalkande anfallsvågorna såg på 70 km avstånd skenet av de jättebränder som ännu rasade efter föregående anfall. Spaningsplan rapporterade lör 31.7 att 36 timmar efter denna raid röken från bränderna hade brett ut sig 80 km söder om hamnområdet. En 4000 meter hög rökbank låg väster och NW om staden Remscheid. I hård storm med lågt molntäcke anfölls Hamburg åter natten till tis 3,8 av Flygande Fästningar som fällde sina bomblaster i blindo med ledning av eldskenet från de södra och nordöstra stadsdelarna som blivit särskilt utsatta vid anfallet 60 timmar tidigare. Brittiska flygministeriets granskning av fotografier tagna efter de 4 brittiska nattanfallen och de 2 Amerikanska dagraiderna - varvid 87 bombplan gick förlorade - resulterade i en kommuniké i slutet av september i vilken gjordes gällande att 77% av Hamburgs bebyggelse, motsvarande 23 kvadratkilometer av tätbebyggelse, lagts i ruiner. - Vid Hamburg Süds kaj övertändes och totalförstördes ss General Artigas på 11254 brton , byggd 1923. ss Christian Russ på 1907 brton,B-07 och ss Hermod på 5174 brton B -22 sänktes. Hapags 1940 byggda Vaterland på 36000 brton ,ännu ej färdigställd, totalförstördes av bombträffar vid Blohm & Voss varv 25.7 ss Weissensee på 5066 brton B-05 totalförstördes också.Svårt skadade blev ss Magdalena Winnen på 4594 brton B.-22 och norska ss Lynx och Utviken, båda från Bergen. ss Nämndö av Stockholm fick smärre skador 25.7 medan ss Gapern av Karlstad sänktes den 28.7 och ss Ariel av Hälsingborg blev skadad samma dag. (se Gapern 28.7.43)

Historik

Eget

Lastångare på 2119 brton byggd 1906 vid Kockums i Malmö av stål.(Ex Colombia, Brei, Nord) L 85,5 B 13.3 Tillhörig red AB Atos (Allan Börjesson)

HILDUR 25.7.43

i Hälsingborg som inköpte ss Colombia i dec 1925 för 265.000 kr från red AB Caribea (Hugo Persson) i Landskrona som då gick i likvidation. Caribea hade i jan 1922 för 500.000:- köpt ss Brei från D/S as Brei i Skien (konsul Harald Hansen),som 1915 köpt ss Nord från red AB Rex (Wald.Beijer) i Stockholm för vars räkning hon byggts vid Kockums 1906 som varvets bygge nr 90. 1919 hade Brei en grundstötning vid Furusund som kostade 400.000:- men då var kaskovärdet 2.500.000:- Hildur mätte 3350 ton dw med back,förlängd poop och lucka 1 och 3 i brunnar. 2 master, skans i backen.763 ihkr triplemaskin från Richardson, Westgarth & Co ltd i Sunderland. I maj 1929 kolliderade Hildur i Kielkanalen med polska ss Palanga och fick stäven intryckt. - I mars 1953 såldes Hildur till red AB Fjord (Torkel Sanne) i Göteborg,liggande upplagd i Gtbg, och fick namnet Brofjord.27.12.54 sökte Brofjord nödhamn i Cuxhaven efter att i hårt väder ha blivit läck i förrummet. Natten till 11.10.56 drunkmade 1e styrman Ivar Eriksson,Gtbg, 60 år, i Västerås efter att ha fallit mellan fartyget och kajen, -Våren 1960 låg Brofjord sedan mer än 2 år upplagd i Hälsingborgs "Norra väster", en kyrkogård för gammalt tonnage. I aug 60 blev hon ensam där sedan Christina Banck (Ex Edda) sålt till Sicilien. Den 5.10 60 hämtade bogserbåten Händig Hildur för sista resan till nedskrotning vid Perssöner i Ystad dit hon kom kl 09.30 tors 6.10 efter 54 år på haven.

NÄMDÖ. 25.7.43

LAKONISKT JOURNALUTDRAG FRÅN TERRORBOMBNINGARNA MOT HAMBURG JULI 1943

Journal

Fre 16.7.43 kl 03 avgått Luleå med 4261 ton järnmalm, destinerad till Holtenau för order.

Tors 22.7 00.20 ankrat vid Laboe för kontroll.Fortsatt 00.55.02,05 fast i Holtenau sluss.Erhållit order att gå till Hamburg för lossning. Anlänt Hamburg kl 18 och förtöjt å anvisad plats.

Lör 24.7 kl 11 förhalat och var kl 12 förtöjt på lossningsplatsen. Kl 12.10 började lossningen och pågick till kl 21 då c:a 1000 ton utlossats. Under natten till söndagen och under söndagen svåra flygangrepp.

Sön 25.7 Under nattens flygangrepp ha 3 st förnsterrutor till gnisthytten och karthytten krossats samt 3 st glas i salongsskylightet.Bryggskärmen och bryggdäcksskärmen ha genomborrats av splitter,gnisthyttens STB-sida blivit något uppriven samt sturets hyttdörr sönderslagen.Även har skorstensmärket blivit skadat.

Ons 28.7 Erhållit order att avgå från hamnen.Besättningen gjort sjöklart mellan flyglarmen.Kl 17 var fartyget klart för avgång men lots och bogserbåt kom ej.

Tors 29.7 13.45 avgått med lots ombord. 18.45 ankrat utanför Brunsbüttel för att invänta vidare order. 3200 ton malm kvar i rummen.-

Mån 2.8 kl 15.15 gått in till Brunsbüttel för att fylla på färskvattenförrådet.Erhållit bexsked att vid närmare order avgåx till Emden. Kl 19.30 ankrat på samma plats på redden som förut.

Sön 8.8 15.20 avgått med lots ombord.20.15 ankrat vid Elbe III fyrskepp.

Mån 9.8 02.45 fortsatt i konvoj under BO:s ledning. Kl 08.30 hela konvojen vänt om på grund av WNW storm. 12.15 ankrat å samma plats vid Elbe 3

Tis 10.8 kl 19 fortsatt resan i konvoj.

Ons 11.8 kl 18.10 anlänt till Emden och förtöjt å anvisad plats.

Tors 12.8 15.30 förhalat till lossningsplats. 16.45 förtöjt. 17.30 börjat lossa resterande malmlast.

Ombord 26.8.43

C.E.Malmgren — Alf Selander — Åke Strömberg
1e styrman — 2e styrman — Befh

Brev från befh till Rexbolaget 15.3.45

Refererande till gårdagens telefonsamtal meddelar jag härmed de närmare omständigheterna kring Nämdös destinering till Hamburg i juli 1943 och senare omdestinering till Emden sedan Hamburg blivit bombat. När Nämdö på morgonen den 22.7 passerade Holtenau erhöll jag genom Sartori & Berger en order om att gå till Hamburg. Ordern var av den sedvanliga orda -

NÄMDÖ 25.7.43

lydelsen} ungefär:"Nämdö soll in Hamburg erlöschen." Någon annan hamn nämndes ej. På morgoen den 28.7,sedan staden utsatts för 3 stora anfall, kom det order att alla fartyg skulle evakueras ur hamnen.Jag fick sedan ingen lots förrän på f.m 29.7 och denna medförde då order att ankra på Brunsbüttels redd tills vidare. Den 2.8 erhölls från en utkommande bogserbåt order att vid närmare besked avgå till Emden,sit fartyget sedan 11.8 anlände. I Emden hade man inga tidigare order på att vi skulle lossa resten av Hamburglasten där,utan man trodde även på Mäklarkontoret att vi redan hade lossat i Hamburg och att vi sedan i Sverige hämtat ny last.

Besiktningsinstrument

Allan Zander 3.1.44 besiktigat Nämdö i Östra Beckholmsdockan i Stockholm (Finnboda varv) Erhållna skador reparerats 31.12.43- 22.1.44 för 400:- i samband med andra haverireparationer för sammanlagt 56790:-
2 st glas i sååongsskylightet förnyas och gallret riktas.
2 st fönsterrutor till gnisthytten och en till karthytten förnyas.
En ventilatorhuv med skaft riktas och återinsättes.
En dörr till stewardshytten på båtdäck förnyas av furu.

Assurans

SKN till rederiet 27.3.45 betalat 380:- för reparation
SKN -"- 14.5.45 -"- 2725:06 för omdirigering av lasten mm
Den sistnämnda posten hade SKN först vägrat betala.Rexbolaget skrev x24 12.4.45 till SKN att "Nämdös resa från Hamburg till Emden är ju att betrakta som regelrätt nödhamnsanlöpande till räddning av fartyg och last."
Rederiet begärt 3194:71. SKN gick 14.5 med på att betala 2725:06 .

Historik Eget

Se Nämdö 12.8.44 minsprängd
Andra krigshaverier: 8.5.42, 28.2.43

RIGEL 26.7.43

BOMBEXPLOSIONER 5-6 METER FRÅN STB BOG I KONVOJ EMDEN - CUXHAVEN.

Journal.

Sön 25.7.43 kl 17.35 avgått Emden med lots ombord destinerad till Luleå.
Kl 21 ankrat å Borkum redd i väntan på konvoj.

Mån 26.7.04.50 lämnat lotsen vid Hubert Gat och fortsatt i konvoj under ledning av Begleitungsofficer. Kl 10.25 gavs flyglarm från förpostbåtarna. Strax efter observerades 15 bombplan över fartygen.Kl 10.32 fälldes ett stort antal bomber vilka slog ner runt om fartyget pm nära håll, den närmaste 5-6 meterfrån STB bog. Splitter föll över fartyget och väldiga vattenkaskader sköljde över bryggor, däck och överbyggnader.Ingen av de ombordvarande skakades och efter undersökning kunde inga skador å fartyget upptäckas. Inventarier i hytter,mässar och kök kastades om och förstördes en matservis.Efter upprepade rundpejlingar av rännstenarna befanns fartyget vara tätt.Barlasttankarna voro fyllda och kunde inte kontrolleras. Huruvida skador uppstått i fartygets botten är obekant.

ss Rigel,Kalmarsund, 28.7.43

E.G.Persson — 1e styrman

Helmer Forster — 2e styrman

John Herbert Sjöheim — Befh

Inga skador

Red AB Iris i Stockholm skrev 9.5.44 till SKN att inga skador upptäckts vid dockning i Oscarshamn i april 44. SKN noterat i blyerts:" Blir ingenting.Kan avföras." Avfört 6.6.44

Historik

Se Rigel 24.11.44

Övriga krigshaverier: 12.3.44, 6.7.44.

REX 26.7.43

BOMBANFALL MOT ANKARLIGGANDE FARTYG PÅ BREMERHAVENS REDD.

Journal.

Sön 25.7.43 kl 17 ankrat å Bremerhavens redd, stb + 45 famnar.
Mån 26.7 under bombfällning mot de å redden förankrade fartygen har omkring 11 gånger fartyget häftigt skakats av mot botten exploderande flygbombe varvid möjligen skador å fartygets botten kan ha uppstått.

O.E.Olsson 1e styrman | Bengt Ryberg 2e styrman | ss Rex 25.8.43 Kurt Molin Befh

(Insänt av red AB Nordfart,Sthlm till SKN 28.8.43)

Inga skador

30.8.45 underrättade rederiet SKN att inga skador kunnat upptäckas vid fartygets torrsättning. Avfört.

Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:

Tis 27.7.43: Nordamerikanische Bomberverbände griffen am gestrigen Tage die Städte Hamburg und Hannover sowie einige Orte im nordwestdeutschen Küstengebiet an. Die Bevölkerung,besonders in Hannover,hatte verluste. Durch Jagd und Flakabweht wurden über den angegriffenen Städten und auf dem An- und Abflug nach vorläufigen Feststellungen 30 schwere viermotoroige Bomber abgeschossen.

Egna noteringar

Historik

Lastångare på 1020 brton byggd 1877 vid Motala mek.Verkstad av järn. L 63 B.9 Tillhörig red AB Nordfart (Åke Wallander) i Stockholm. 1295 dw
Rex levererades den 16.10.1877 till det år 1870 bildade Stockholms Ångfartygs Red AB (Ludvig Peyron) i Stockholm, kallat St.Eriksbolaget eftersom dess fartyg förde St.Eriksflaggan. Som ny hade Rex råtacklade master, och en 130 hkr ångmaskin från Motala Verkstads filial i Göteborg,Lindholmen.Det var en compoundångmaskin med ytkondensor av Wolffs system som 1889 ombyggdes till triplemaskin på 361 ihkr, en maskin som sedan bestod hela fartygets livstid fram till 1955. Welldäckad med rak stäv och rundgattat akterskepp, 2 för-och en akterlucka, akterstagade master och akterstagad skorsten var Ex vid vid sin leverans 1877 en typisk exponent för sin tids skeppsbyggeri, med fotogenlampor,handpumpad färskvattenstank och plats för 10 passagerare i 5 dubbelhytter med mahognyinredning. Provtursfart 10½ knop, vilket var 1½ knop högre fart än kontrakterat. Tidningarna skrev att Rex efter provturen "majestätiskt ångade av utåt hafvet avtecknande sina väldiga imponerande former mot horisonten." Byggd för Bordeauxlinjen gjorde Rex sin första resa till England och kom till Stock-

REX 27.7.43

holm för första gången den 8.11.1877 från London/Malmö. Rex var det första svenska fartyget vars dräktighet abgavs i ton i st f i läster. - St.Eriks-bolaget gick från nyåret 1908 upp i Sveabolaget vars flotta utökades med 10 ångfartyg. I jan 1922 såldes Rex efter en grundstötning för 200.000 kr av Sveabolaget till Pehr Erik Santesson i Grisslehamn men fortsatte att som Rex gå i Nord- & Östersjöfart. I mars 1940 gjorde Rex sin sista Englands-resa före Skagerackspärrens etablering 9.4.40 ochhade då ett par olyckstill-bud. Medsstyckegods last från Malmö till Hull lämnade Rex 20.2. Methils redd i konvoj men blev lämnad ensam eftersom hon inte kunde hålla farten i konvojen. I tät tjocka kl 09.35 den 22.2 hördes en klocka klämta föröver. Back slogs genast men Rex törnade mot förskeppet på ankarliggande jagaren H.M.S Glowworm kl 09.40,dock utan nämnvärda skador. (Glowworm sänktes den 12.4.40 vid Norska kusten .) På återresa till Malmö med kollast från Imming-ham fick Rex 15.3.40 en läcka i förpiken och en pollare lössliten på backen då isbrytaren Göta Lejon skulle bogsera henne i packis i Öresund. - Den 8.9.42 på resa Visby-Slite med gödning gick Rex på grund vid Västergarns utholme och måste dras flott av Herakles,men hennes stabila järnskrov tog ingen skada. Vid bombningen 26.7.43 hade också hennes stabila skrov stor del i att hon inte sprng läck och sjönk. - I hårt väder i Nordsjön 11-14.12 1945 då Rex var på resa Sunderland-Stockholm med rumslast av kol fick hon förpiken vattenfylld, läckage i maskin så att vattnet trots pumpning stod tätt upp under maskindurken och efter ettsvårt brott slog in rökhyttsfön-stret kl 10.30 den 13.12 trängde mycket vatten in även i salongen ,befh sov-hytt och all inredning midskepps.STB livbåt skadades,styrledningen oklarades BB båt fick stäven krossad,landgång, lodapparat,livbojar,en FW-tank mm spolades överbord. I maskin uppstod en läcka på huvudångröret och en ång-läcka i STB fyrgång ökade. De 17 ombv var i stor fara och nödraketer sköts upp. Kl 11.45 kom trålaren Varanis av Grimsby och lade sig avvaktande. Kl 16 ändrade Rex kurs från SO till NO mot norska kusten efter att ha länsat kölen. Den 15.12 kl 10.35 kom lots ombord vid Varnes och Rex kom lyckligt in till Flekkefjord 15.30 för prov reparation. Gick 22.12 till Kyndby i Danmark för lossning och fortsatte julafton till Malmö. Den 27.12 svetsades pannan och 1.1.46 kom Rex till Eriksbergs varv för dockning. - I mars 1946 överfördes Rex på Santessons red AB Ranja i Ystad. - ~~Rxtxx~~ De tre Santessonrederierna Suecia,Sante och Ranja i Ystad försattes i konkurs i nov 1948 och i okt 49 såldes Rex på exekutiv auktion på Länsstyrelsen i Stockholms län i oklassat skick för 30600 kr till maskinist Klas August Anderson o Karlskrona.Samtidigt gick ss Maud,byggd 1882, oklassad för 210.000 kr till överstelöjtnant Måns Santesson i Stockholm. Maud hade in-köpts 1946 för 500.000:- ~~28xxx52~~ 28.11.51 dömdes Per Santesson i Ystad till 4 månaders fängelse för mannamån genom pantförskingringar vid fartygsköp.

REX 27.7.43

Han ålades utge 200.000:- plus ränta i skadestånd till konkursboet samt 10.000:- i rättegångskostnader. - 1953 låg Rex sedan flera år och rostade och förföll vid Maskinist Andersson "varv" i Karlshamn.Då Andersson avled 16.6.54 låg varvet helt för fäfot och utgjorde en fartygskyrkogård. Den 28.8.55 löstes arvstvisten om kvarlåtenskapen och Karlshamns varv övergick i Anderssons sons ägo - sjöingeniör Ragnar Udders.I samband härmed såldes Rex till Eisen & Metall AG Lehr & Co och bogserades 31.8.55 iväg till nedskrotning i Bremerhaven. Samma öde rönte Jenny.Cecilia och bogserbåten Edison,samtliga vandaliserade av skrottjuvar efter många år vid Anderssons varv. Galeasen Garpen Byggd 1914 i Vlaardingen och galeasen Fride Byggd 1895 i Södra Garn,båda tillhöriga dödsboet, upphöggs 1956 vid Bröderna Edstrand i Malmö.

GAPERN . 28.7.1943

KANTRADE OCH SJÖNK UTANFÖR BLOHM & VOSS I HAMBURG UNDER VÅLDSAM BOMBRAID.

Rapport

Lör 17.7.43 kl 16.15 avgått Norrköping destinerad till Hamburg. 16 ombv

Ons 28.7 kl 01.15 sänkts vid flyganfall liggande i barlast förtöjd i duc d'alber utanför Blohm & Voss varv i Hamburg. 2 man allvarligts skadade, 5 man lättare skadade. Matros Ernst Ludvig Eliasson saknas.

Journalutdrag

Fre 23.7 kl 08.15 avgått från lossningsplatsen i Harburg med lots ombord. 09.35 förtöjt i duc dålber vid Holthausenkai i väntan på lasttörn.

Tis 27.7 kl 23.45 flyglarm.

Ons 28.7 kl 00.40 började ett våldsamt bombardemang varvid en mängd bomber exploderade i vattnet och på kajerna och i magasinen runt omkring fartyget. Kl 01.15 hördes ett fruktansvärt brak och skakning i fartyget som genast började få BB slagsida och sjönk med stäven före c:a 3 minuter efter explosionen. Däcks- och maskinmanskapet samt kocken hoppade överbord för att simma iland. De återkom några timmar senare, alla utom kocken Blomkvist, matros Eliasson och eldare Jönsson. Gapern stod då på botten med c:a 2' vatten över midskeppsdäcket. Vid högvatten var vattenytan c:a 1' under bryggan. 1e maskinist Edman fick ett sår i pannan och klagade över smärtor i vänster sida varför han med en livbåt från norska ss Gol fördes över till Gol varifrån han senare med en patrullbåt fördes till sjukhus. BB livbåt var fullständigt krossad och STB båt hade ett stort hål i botten, vilket upptäcktes då båten skulle firas ner. Vid 08-tiden gick samtliga iland och ombord på den vid kajen liggande danska ss Gudrun. Befh uppsökte snarast möjligt Frachtkontor och konsulatet och rappoeterade vad som hänt. Där erhölls pass och tillstånd av Tyska Krigsmakten att få avresa till Sverige Svenske konsuln uppmanade befh att med sin besättning snarast lämna Hamburg, emedan så många civila som möjligt skulle evakueras från staden. Kl 15.30 avreste befh och 11 man med ss Gudrun. De 3 förut nämnda saknade hade vid den tiden inte avhörts och i rådande kaos kunde inga uppgifter om dem erhållas. Befh och stuert fick vid bombexlosionen hårda slag i ryggen, eldare Lundberg fick ett hårt slag över bröstkorgen, men han trodde sig orka medfölja till Sverige. 1e styrman fick ett slag över vänster knä efter att några minuter tidigare ha bränt händerna då han kastade en brandbomb överbord. Eldare Eriksson skadade vid explosionen fötterna och 2e maskinist Svensson fick ett slag på insidan av vänstra låret.

Gudrun passerade kl 22 den 29.7 Brunsbüttel på resa till Köpenhamn. I Köpenhamn fördes eldare Lundberg till sjukhus. Övriga fortsatte till Malmö med färjan.

Göteborg 2.8.43

Sven Johansson, 1e styrman — A.Hertz, 2e styrman — Eric Andrén, Befh

GAPERN . 28.7.43

Crew List (Kompl. SKN)

Befh Erik Valdemar Andrén, Nya Varvet,Göteborg, 22.10.87 (Död maj 1949)
1e styrman Sven Filip Johansson, Nya Varvet, Göteborg, 19.6.96
2e styrman Axel Emil Hertz, Karlstad, 20.6.78
Chief Karl Konrad Persson, Göteborg, 19.10.87
1e maskinist Johan Anders Edman, Göteborg, 16.7.03
2e maskinist Karl Erik Svensson, Göteborg, 8.3.08
Stuert John Victor Hansson, Onsala, 17.4.03
Kock Sixsten Erland Blomkvist, Norra Liden 7,Göteborg, 9.7.03
Matros Ernst Ludvig Eliasson, Ellös, 10.1.96
Matros Karl Erik Warolin, Trädgårdsgatan 7,Hälsingborg, 7.10.18
Lättmatros Karl Helge Nilsson, Gtbg, 28.11.15
Lättmatros Karl Erik Henry Svensson, Hjälmshult,Allerum, 19.3.23.
Jungman Karl Gustav Engdahl, Edsleskog, 21.7.23
Eldare Karl Herman Jönsson, Eslöv, 2.7.90
Eldare Karl Emil Lundberg, O.D.Krooksgatan 70,Hälsingborg, 21.11.17
Eldare Dorthin Jarl Eriksson, Sjöstensvägen,20, Karlstad, 16.3.18

Endast pressnotis från UD till TT 30.7 UDHP80c 3519



Vy från St.Michaelis kyrktorn,Hamburg 30.7.43

Sjöförklaring i Karlstad den 5.8.43 kl 13

Sakkunniga: Kapten Bengt Zachrisson,Åmål & fartygsinsp. Hj.Dahlström.

För SKN advokat Enar Lundström

Befh Andrén: Ingen bomb träffat fartyget.Fartygethade fått hela BB-sidan

GAPERN . 28.7.43

intryckt av en bombexplosion i vattnet tätt intill BB-sidan som splitterskadat fartyget,slitit bort kommandobryggan och navigationshytten,krossat BB livbåt mm. En brandbomb slagit igenom botten på STB livbåt. Fyren i pannan varit så obetydlig att den slocknat utan någon explosion då vattnet strömmade in. Så gott som alla fartygets yttre sidor hade skadats och en stor del av ventilerna tryckts in medramar och allt.Antagligen avsevärda splitterhål föröver eftersom fartyget sjunkit med förskeppet först. Nästan all inredning totalramponerad, men en bärgning av fartyget tänkbar,enligt befh förmenande. Befh tillsagt Frachtkontor att tillvarata rederiets intressen och länat konsulatet uppgift om de 3 saknade, Blomklvis,Eliasson och Jönsson. Eliasson alltjämt saknad medan de andra 2 kommit tillrätta. Befh hade vid explosionen kastats baklänges mot sin kojkant och fått ett par hårda törnar i ryggen av vilka han alltjämt hade mycket ont och ämnade han uppsöka läkare. Han komme möjligen framdeles att yrka ersättning för sina skador.

1e styrman Johansson: Skotten buktats ut i salongshytten och maskinisthytterna vid explosionen.Hans egna skador vore i det närmaste läkta. Följt med befh till Frachtkontor vars byggnad fortfarande fanns kvar.

2e styrman Hertz: Befann sig i sin hytt vid explosionen. Allt ovan däck hade blivit förstört.Sett 1e styrman komma utspringande och kasta en brandbomb överbord vilken slagit igenom STB livbåt.2e styrman oskadad.

Chiefen Persson: Var i sin hytt. Skottet i hytten tryckts in vid explosionen Vattnet stigit så snabbt i hytten att han inte hunnit rädda maskindagboken. Pannan, som stått under c:a 10 kilos tryck kunde inte explodera. Själv inte blivit skadad.

Matros Warolin: I sin hytt vid explosionen.Paneler, bord, koj,allt hade slagits loss men Warolin undgått att bli skadad. Allting blivit sönderslaget, under som ovan däck. Eliasson torde ha varit simkunnig eftersom han han berättat att han tidigare varit med om en förlisning och då blivit " uppfiskad ur vattnet."

Eldare Dorthin Eriksson: Tillsammans med Eliasson,Lundberg och Jönsson varit i sin hytt då bombningarna satte in.Gått upp i karthytten där han var vid explosionen. Omedelbart hoppat överbord.Vet inte vart Eliasson tagit vägen efter det de lämnat hytten. De skärsår Eriksson fått under fötterna var nu läkta.

Kocken Blomkvist; I salongen vid explosionen.Hoppat överbord omedelbart då fartyget började sjunka.Själv oskadad. Sett någon simma bakom sig men vet inte vem det var. Själv nått land och tagit sig upp på kajen.

Befh: Eldare Lundberg fått ett par revben krossade vid tillfället och hade under hela färden med ss Gudrun till Köpenhamn haft svåra påågor och fördes till sjukhus i Köpenhamn. Han vore numera i Hälsingborg.

2e maskinist Svensson avmönstrat i Malmö. Inte varit allvarligt skadac

GAPERN 28.7.43

KK memorial 5.10.43

Orsak: Ett våldsamt luftbombardemang som lade större delen av Hamburg i ruiner. Den saknade mannen, Ernst Ludbig Eliasson, synes ha försvunnit under sådanaomständigheter att intet tvivel torde kunna råda om att han vid försök att simmande ta ga sig iland omkommit genom drunkning.

Ex officio

Bo Bergström

SKNEIII 276

Telegram t. SKN från Max Doflein 27.8 via Frachtkontor, Lübeck

(Ankom SKN 30.8) Dampfer Gapern Bergung guenstig weil Schiff bei niedrig Wasser bis an Ladeluken aus dem Wasser stop durch Bombe die naehe Schiff ins Wasser fiel backbord Aussenhaut an einigen stellen eingedrueckt dadurch viele Nieten naethe und stoesse geloest aber scheinbar keine durchbrueche im Schiffskoerper stop Schuchman hat Bergung begonnen und hofft Schiff in 2 bis 3 Woachen Schwimmfaehig stop Schiff war ohne ladung =Doflein

Brev Doflein till SKN, Hamburg 28.8.43 (Ankom 4.9)

Das Schiff muss sowieso gehoben werden weil der platz im Hafen freigemacht werden soll und das Schiff ja ein Schiffahrtshinderniss ist. Mit Schuchmann werde ich noch über die Bergungskosten verhandeln. Bei der art und weise wie die hebung im angriff genommen wurde, kommt nur die basis "Kein erfolg-keine zahlung" in frage.

Dito, Hamburg 2.9.43 (Ank. SKN 10.9)

Die nähere untersuchung hat ergeben dass das Schiff in der Aussenhaut an BB seite bei Luke 2 einen senkrechten Plattensriss hat, welcher sichüber mehrere Platten erstreckt. Ferner sind an sehr vielen Stellen der Aussenhaut mesit kleine Löcher festgestellt worden, welche von Sprengstücken herrühren. Durch die wirkung der Sprengbombe sind sehr grosse zerstörungen. Mittschiffs ~~und~~ an den Aufbauten verursacht worden. Die Türen su den Kammern, Wohnräumen und Navigationsräumen sind durch den Luftdruck nach innen gedrückt und es sind im innern der Räume erhebliche zerstörungen angerichtet. Auch die Rettungsboote sind beschädigt, davon eines schwer. Das Schiff wird in denklich 3 Wochen schwimmfähig sein. Es muss dann in Hamburg eingedockt und für die überführung nach Schweden gut abgedichtet werden. Natürlich es wird auch erforderlich sein das Schiff für die überführung herzurichten nach den Vorschriften des Seeberufsgenossenschaft. Wohnräume für die überführungsbesatzung müssen in ordnung gebracht werden und so weiter. Ich werde bemüht sein an alles rechtseitig su denken und sie auf dem laufenden zu halten. Bitte überlegen sie sich ob sie zu gegebener Zeit von dort aus Schlepper schicken wollen oder können. Es herrscht hier

GAPERN 28.7.43

allerdings grosser mangel an Schleppern,weil alle vollauf beschäftigt sind und es ist das interesse für das abschleppen daher nicht gross.

Hochachtungsvoll
Max Doflein
Korvettenkapitän a.d.

Brev från Doflein t.SKN, Hamburg 4.10.43

(Ankom SKN 9.10): ...Nach heutigen feststellung wird die auspumpung und damit hebung des Schiffes nicht vor ende dieser Woche stattfinfen, da die. Pumpendampfer sehr stark anderweitig in anspruch genommen sind.

Bugsier i telegram till SKN, ankom 16.10.43

Gapern durch uns geborgen und im Dock abgeliefert.Bitte garantiert uns telegraphisch 100.000 Schwedkronen Bergelohn =Bugsier.

(SKN 16.10 ställt garanti för 100.000:- i bärgarlön)

Telegram t. SKN från Doflein,Gamburg 15.10.

Gapern gestern nach hebung sofort Howaldtswerke eingedockt.Notreparaturen wegen schwimmfähigkeit und ueberfuehrung sehr umfangreich sind im auftrag gegeben.Dauer cirka 3 Wochen. Kosten geschaetzt cirka 20.000 Reichsmark stop Kapitaen Ludin Dampfer Saturnus von mir besichtigung hinzugezogen zur berichterstattung an Reeder = Doflein -Dunkerjoly.+

Brev Doflein t. SKN, Hamburg 16.10.43

...Es istgelungen das Schiff zu bergen und ich war sehr froh dass ich auch gleichzeitig durch einen Bevollmächtigten für die Dockverwaltung ein Dock sichern konnte,was zur Zeit besonders schwierig ist.Somit konnte das Schiff welches nur ganz Provisorisch an der Haupschadenstellen durch Lecksegel gedichtet war, sofort bei der Howaldtzwerke eingedockt werden. Wäre dies nicht gelungen,so hätte man das Schiff auf flacker Wasser etwas unterhalb Hamburg absetzen müssen und es wäre nicht voraus zu sehen gewesen, wann eine Dockgelegenheit wieder gekommen wäre. Alllerdings war die Überwasbbogg bei der besichtigung im Dock sehr gross,denn das Schiff ist an BB-seite vorne viel stärker nach innen gedrückt als wir vermuten konnte solange es unter Wasser lag. Die Eindrucksfläche an der Aussenhaut geht von der Stelle, wo die Kommandobrücke ist, bis zum Vorpiek und erstreckt sich von der Kimmplatte bis zur Schanzkleidplatte.Auf dieser fläche sind nichtnur die nähte und Stösse zwischen den Platten vollkommen undicht und die Spanten naturgemäss alle seht stark nach innen gebogen, sondern auch die Platten durch Sprengstücke durchlöchert. An STB Seite ist die Aussenhaut weniger stark beschädigt und ist im allgemeinem gerade, aber auch hier sind besonders Vorne eine anzahl von Platten durch kleine Sprengstücke durchlöchert. Das Boden des Schiffes ist gut und unbeschädigtt,ebenso die Kimmkiele. Das Deck ist vorne

GAPERN 28.7.43

an BB seite schwer beschädigt,jedoch sind die Lukensüllsgerade. Mitt-schiffs an BB seite sind die Deckstützen des Bootdecks und das Schanz-kleid auf dem Vordeck nach innen gedrückt. Maschine und Kessel sind durch die wirkung der Bombe soviel sich bisher ergibt nicht beschädigt. Masten und Schornstein stehen. Alle Kammereinrichtungen sind stark zerstört. Das ganze Schiffist naturgemäss stark verschmutzt,inbesondere vorne. Die Holzwegerungen sind vorne meistens zerbrochen und durcheinandergefallen. Ein schweres Problem ist die Notreparatur geworden, weil es unmöglich ist infolge der grossen einbuchtung an BB vorne die Aussenhautplatten dicht zu schweissen oder zu nieten. Die Fläche ist zu gross und die zerstörung der Spanten ist zu stark.Ferner gibt es kein Eisenmaterial hier für so umfassende reparationen. Es bleibt daher garznichts anderes übrig als an der BB-seite im Vorschiff eine grosse Zementwand im innern zu bauen, welche durch ein Holzlängschott im innern begrentzt wird. Es muss also zwischen einen Holzlängsschott welches vorne durch den ganzen Laderaum gezogen wird und der eingebeulten Aussenhaut eine umfangreiche Zementf füllung eingebaut werden. Weil dadurch eine einseitige gewichtsbelastung eintritt,so müssen aufder STB-seite im Vor- und Achterschiff Holzbunker eingebaut werden,welche mit Sandballast aufgefüllt werden. Das im Vorschiff zu errichtende Holzlängsschott muss durch diagonal -& querbalken gegen die STB-seite ebgesteift werden. Ich habe diese Arbeit in auftrag gegeben, weil nichts anderes übrig blieb. Leider dauert die Arbeit c:a 3 Wochen und es besteht sogar im Augenblick noch schwierigkeiten für den begimn der Arbeit,weil die Werft mangel an Fackkräften für die Betonarbeit hat. Es wird noch eine Baufirma dafür gesucht und ich bemühe mich auch darum. Ich habe der Werft ferner ~~im~~auftrag erteilt ,das Schiff an allen stellen dicht zu schweissen. Die Rudereinrichtung und die Ankerspills sind in ordnung zu bringen. Für die unterbringung der überführungsbesatzung, welcha nach den neuen bestimmungen aus 8 Mann bestehen muss, habe ich eine andere Firma beauftragt mit der herrichtung von 2 provisorischen Wohnräumen.Diese Firma wird auch die Reinigungsarbeiten für die repara-turen,soweit sie von der Werft ausgeführt sind, übernehemn.
Ich hatte zur Besichtigung migenommen Herr Kapitän Lundin und der I.Ing-enieur Herrn Myrbeck von Dampfer Saturnus, damit diese Herren ihrer Reed-erei ~~xjx~~ in Karlstad direkt anschaulich berichten können. Die Notreparatur-kosten sind nicht billig und lassen sich noch nicht genau übersehen. Es kommt ja auf die länge der Dockzeit an und meine ihnen genannte schätzung von RM 20.000:- ist sehr vorbehaltlich, aber ich hoffe damit auszukommen.

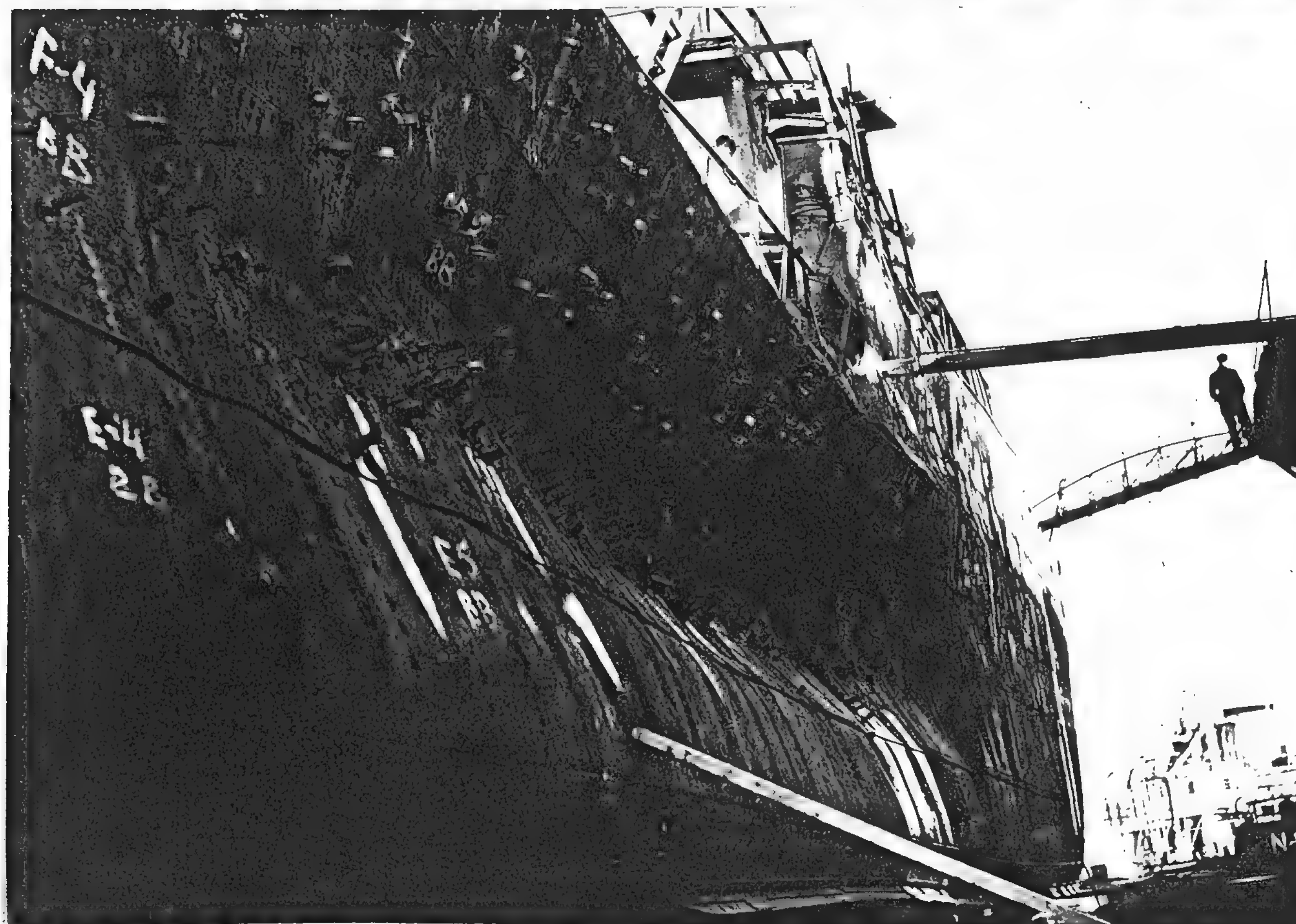
Hochachtungsvoll Max Doflein.

(SKN telegraferade till Doflein 23.10 "genehmigen nur nötige vorläufige

Forts sid 9

GAPERN 28.7.43

Gapern i docka vid Howaldtzwerke,Hamburg okt 1943



GAPERN 28.7.43

GAPERN 28.7.43

Reparatur um das Schiff Seetüchtig für Reise nach Schweden zu machen= Krigsrisk.)

Doflein i brev t.SKN,Hamburg 24.10.43

(Ank. 29.10): Die Notreparatur, welche jetzt in ausführung ist,kann ich etwas einfacher halten weil ich mit einer weniger starken Zementwand auskommen kann.Immerhin benötigt der Zement, der anfang dieser Wache in das Schiff eingegossen wird,zum abbinden eine Zeit von c:a 14 Tagen, welche das Schiff noch im Dock bleiben muss.Im übrigen sind ausser den dichtungen der Aussenhaut von wesentlichen Arbeiten die folgenden in auftrag gegeben:

1) Reingigung des Unterwasserschiffes,inbesondere Tunnel,Maschine,Heizräume. damit diese Teile nicht weiter verderben.
2) Instandsetzung des Donkeykessels und der angelschlossenen Pumpen,sum lenzen und fluten des Schiffes im Havariefall.
3) Instandsetzung der Steuereinrichtung.
4) Instandsetzung der Ankereinrichtung.
5) Instandseztung von 2 Kammern und die Küche für die überführungsmannschaft.
6) Ergänzung der Seemännischen Ausrüstung und der Einrichtungen für Bewohnbarkeit für die überführungsbesatzung.

Ichrechne damit dass das Schiff frühestens am 20.11.überführt werden kann. Ergänzend sind noch folgene Reparaturen erforderlich geworden:

7) Die Reparatur der Mekanischen Aussetzvorrichtung für das STB Rettungsboot und des Rettungsbootes.
8) Anbringung eines Provisorischen Schanzkleides aus Holz für die Vorderseite der Kommandobrücke.
9) Einrichtung einer weiteren Kammer als Aufenthalts - & Verpflegungsraum für die überFührungsbesatzung.

Etwa noch notwendige Reparaturen werde ich ihnen berichten.

Doflein i brev t. SKN, Hamburg 10.11.43

(Ankom 17.11) : Die provisorische Reperation des Schiffes im Dock der Howaldwerke A/G istnahezu beendet. Das Schiff wurde am Montag 8.11.zunächst ausgedockt. Es musste aber ~~leider gleich~~ leider gleich sofort wieder in das Dock zurückgenommen werden,weil noch erhebliche undichtigkeiten festgestellt wurden. Diese Tatsache ist zu entschuldigen und man kann der Werft keinen Vorwurf machen ,weil es sich ja um ein Schiff handelt, welches unendlich viele Leckestellen hatte,es sind allein c:a 600 Stellen durch aufgeschweisstes Patches und ausserdem war es auch recht schwierig, die lange Betonwand guthinter der atark ausgebuchteten Aussenhaut wasserdicht anzupassen. Auch die herstellung der Stabilität war schwierig zu berechnen und es stellte sich nach dem ersten ausdocken heraus,dass noch weiterer Sand-

GAPERN 28.7.43

ballast in das Schiff eingebracht werden musste. Nach meiner heutigen Besichtigung habe ich die bestimmte aussicht dass die weiteren abdichtungen und die einbringung des zusätzlichen Ballastes so erledigt werden können,dass das Schiff Morgen, am 11.11, endgültig dass Dock verlässt und hoffentlich dann dicht ist und eine gute Schwimm- & Trimmlage für die überführung hat. Im ganzenmussten 260 Tonnen Sandballast teils vorne, teil hinten eingebracht werden als ausgleich für die Betonwand. Das Schiff muss dann noch c:a 1-2 Tage an der Werft liegen bleiben um den Donkeykessel,die an diesen abgeschlossenen Lenzleitungen und die ebenfalls angelschlossenen Dampfrudermaschine zu erproben.Das Handstuer arbeitet so schwer dass ich es für nötig hielt,das Dampfsteuer mit hilfe des Donkeykessels für das steuern in ordnung zu bringen. Ferner musste zur verhütung eventueller Wassereinbrüche auf der überführungsreise auch für eine gute lenzmöglichkeit mit hilfe des Donkeykessels gesorgt werden. Die übrigen einbauten für die überführung sind auch noch nicht ebendet.Es hat immer wieder schwierigkeiten gemacht, die erforderlicgen Arbeiter und das Material für das Schiff zu bekommen, weil eben für die Seefähigen Schiffe und deren Reparaturen die Arbeiter bevorzugt gegeben werden. Die Kammern für die 8 Mann Besatzung sind nahezu fertig.Die Kommandobrücke ist benutzbar gemacht und mit einen provisorischen Schamzkleid versehen,sodass auch Morgen nach der ausdocken ein von der Kriegsmarine mir gestelleter Maschinist und Heizer zur bedinung des Donkeykessels und der Lenzeinrichtungen an Bord kommen können. Von der Reederei sind der Damfer "Nordväst" jetzt auch die notwendigen Ausrüstungsgegenstände wie Laternen,Essgeschirr,Bettzeug etc eingetroffen. Es ist mir glücklicherweise gelungen,von der Kriegsmarine eine überführungsbesatzungvon 8 Mann zu erhalten, so dass sie nun von Schweden aus keine Leute zu schicken brauchen. Diese Besatzung wird, sobald die Kammern wohnlich sind, und die Öfen zur Erwärmengaufgestellt sind, an bord kommen. Die Fairplay Schleppdampfschiffsreederei in Hamburg hat mir zugesagt den Schlepper "Fairplay XV" für das schleppen des Schiffes von Hamburg nach Häslingborg zu stellen. Darüber bin ich besonders froh und sie brauchen nun auch keinen Schlepper von Schweden oder Dänemark kommen lassen. Hoffentlich wird das Schiff am 17.11 die überführungsreise von Hamburg antreten. Es tut mir Leid ,dass ich die ganze angelegenheit nicht schneller erledigen konnte. Aber sie können versichert sein ,dass ich ausserordentlich viele schwierigkeiten zu überwinden hätte. Es handelt sich ja nicht um ein normales Seefähiges Schiff ,sondern um ein Wrack mit erheblichen deformationen und zerstörungen. Für die überführungskosten habe ich, ähnlich wie bei Dampfer Hildur, eine Offerte von der Fairplay erhalten,welche wie folgt lautet:

GAPERN 28.7.43



GAPERN 28.7.43

" Der Tagesmietsatz für unseren Schleppdampfer beträgt RM 850:-,die zeit rechnet von Hamburg bis zur rückkehr des Schleppers nach Hamburg; alle unkosten,wie Kanalabgaben,Hafen - & Lotsengelder etc für unseren Schlepper und für das geschleppte Schiff gehen zuihren lasten. Für Fahrterlaubnisschen und Positionslampen haben sie zu sorgen. Schlepptrosse stellen wir. Im übrigen gelten die ihnen bekannten "Allgemeinen Schleppbedingungen."

Telegram Doflein t.Ahlmarks, avsänt 24.11 43 kl 11.57

Gapern heute vormittag 10 Uhr abgeschleppt nach Göteborg.

Dito, avsänt kl 22 den 25.11 från Zerssen & Co,Holtenau.

"Gapern 17.00 Uhr angekommen weiterfahrt Wettererlaubend."

Telegram t. SKN från Dunker-Joly 2.12.43

Schleppzug Gapern heute früh 8 uhr von Holtenau abgegangen.

Reparation vid Eriksberg i Göteborg.

Hur lång tid Gaperns reparation tog framgår inte i SKN:s papper. Skadespecifikationen omfattar 55 foliosidor och i korthet kan sägas att det mesta ombord måste repareras och förnyas,inklusive all inredning och förnyelse av maskin-och däcksförråd, all köksutrustning, alla nautiska instrument etc etc

För t.ex salongen anges att följande förnyas:

Mahognypanel med fyllningar 12,7 x 2 meter, taket i masointe med lister och balkinklädnad 3,3 x 3 meter, 3 ventilfyllningar, en stoppad soffa i mahogny och följande möbler i mahogny: 1 bord, 2 skåp, 4 stolar,1 buffet, samt 4 dörrar och en kristallspegel. Durken förnyas i lämmar,3,3x 3 meter, linoleummattan förnyas liksom den mjuka mattan, rullgardiner,ventilgardiner,borddukar etc etc och en fotogentaklampa i mässing.

Prov.Reparation & uppröjning i Hamburg

Av en räkning från J.Basilius & R.Laddey i Hamburg 22.11.43 framgår att 122 man i treskift - 122 man varje natt - behövdes för rengöringsarbetet ombord efter bärgningen.Allt var nersölat av kloakslam och dy. Detta erbete pågick 18.10- 16.11.43 . Faryyget dockat 16.10- 11.11.Av andra räkningar framgår att det gick åt 83 kubikmeter betong till tätningsplanet innanför den intryckta BB-sidan.

Effekter

SKN 23.10.43 betalat rederiet 11007:50 plus 450:- 29.10 för den döde matros Eliasson vars lik tydligen flutit upp och kremerats i Hamburg. Befh förlorat för 2457:- inkl enContinental skrivmaskin. 2e maskinisten förlorat sin 5-rörs Telefunkenradio värd 250:- och kikare för 200:- Stuert förlorat hålfotsinlägg,fickur, glasögon och ett strykjärn.

GAPERN 28.7.43

ASSURANS

SKN utbetalat totalt 703.679:06, varav följande större poster:
22.10.43 för effekter 11452:50
8.1.44 till rederiet a conto ersättning 328.139:53
31.12.43 till J.Basilius & R.Laddey för rengöring RM 8437:36 = 14.175:61
31.12.43 -"- -"- för prov reparation RM 3874:56= 6509:67
5.4.44 Fairplay Schleppdampfschiffsreederei för bogsering RM 12446 =20911:62
5.4.44 Howaldtswerke,Hamburg, för prov reparation RM 29635:- = 49.789:76
28.4.44 Bugsier Bergungs AG,Hamburg, för bärgningen RM kr 85000:-
11.1.45 till rederiet i slutersättning 141.860:47

Slutreglerat 28.11.44

Egna noteringar

2 saknade hem via Lübeck.

Två av de saknade från Gapern,kocken Sixten Blomkvist,Göteborg,40 år och eldaren Karl Herman Jönsson, Eslöv, 53 år, som antogs ha drunknat den 28.8 sedan de sökt simma iland,dök upp i Göteborg den 2.8 med en svensk båt från Lübeck dit de tagit sig på ett överfyllt flyktingtåg från Hamburg.Ingen hade frågat efter biljetter eller identiteshandlingar i flyktingkaoset. Bitter resignation präglade alla människor,alla hade anhöriga om vilkas öde de svävade i okunnighet, alla hade lämnat allt i de brinnande stadsdelarna.Även danskar och svenskar som varit bosatta i Hamburg fanns bland de flyende. Blomkvist och Jönsson hade fått sova i flyktingförläggningar i skolor och kyrkor och fått mat från soppkök.Själva var de helt utblottade och mycket medtagna av strapatserna. I utkanterna av Hamburg fanns det ingenting ätbart att få på näringsställena, inte ens ett glas vatten.Ingen frågade efter deras identitet, var och en fick klara sig själv. De jättebränder som rasade i Hamburg fick brinna ut av sig själv sedan militär avspärrat hela stadsdelar. Gatorna översållade av förkolnade lik, människor som drivitsut från skyddsrummen av hetta och rök och sedan föll offer för eldorkanen eller drunknade i kanalerna. 4 norska fartyg skadades den 28.7 på olika ställen i hamnområdet. Det var ms Troma och ss Gol av Bergen, Nordenfjeldskes ss Haakon Jarl och ss Lynx av Bergen som svårt splitterskadats den 25.7 och nu sänktes. Gapern sjönk på 9 meters djup med båtdäck, brygga och master över ytan och de som inte hoppade överbord samlades på båtdäck och bryggan. I ett radioprogram 22.5.57 (Sånt händer på sjön) berättades skrönan att 3 man från Gapern simmade över till en ammunitionspråm i närheten.De återvände sedan simmande till Gapern sedan stuert vinkat till dem med en falukorv och ropat:" Är ni inte hungriga,Grabbar?" därefter exploderade pråmen. - Av danska fartyg i Hamburg träffades ss Runö av Köpenhamn på 2874 brton B.-05 av 4 brandbomber den 28.7 kl 00.15 och först kl 07 var branden under kontroll.SS Gudrun av Köpenhamn på 1498

GAPERN 28.7.43

brton B-24 som skadats 25.7 fick ytterligare splitterskador 28.7 men kunde avgå och 28x2xkl kl 15.30 samma dag och tog Gaperns befh och 11 man med till Köpenhamn. (Runö blev 1947 vrak vid Falsterbo efter minsprängning.)

Kaos i Hamburgs hamn .

Alla oskadade fartyg beordrades lämna Hamburg men eftersom även Bremen och Emden var svårt bombade inträdde kaos i lastnings-och lossningshamnarna på Nordsjökusten. Fartyg med järnmalm hopade sig på redderna i väntan på lossningsplats och fick ligga i långa rader i Kielkanalen och vänta. Den svenska importen av kol & koks sjönk kraftigt i augusti 1943 och de fartyg som lossat malm fick gå hem i barlast.En ljusning inträdde först efter den 20.9.43. (se AdJel 28.7.43)

OKW-rapporterna om bombningarna

Se Hildur 25.7.43

OPERATION GOMORRHA

24.7.43 kl 23.57 fällde Mosquitoplan ur Bomber Command målmarkerings bomber över Hamburg,vilka dalade ner i fallskärmar utveckladeett intensivt ljussken. 3 minuter senare började 740 bombplan av typsrne Lancaster, Stirling,Halifax och Wellington fälla sinabomblaster över Hamburgs centrala delar och hamnen. En stor del av Hambrugs luftvärn hade dagarna innan sänts till den Italienska fronten och den tyska nattjakten vilseleddes, liksom hela det tyska fuftförsvaret, av att millioner tunna stanniolremsor fällts i hela det nordtyska luftrummet, "Windows", och förblindat nattjaktens "Himmelbett"-baser. De tyska nattjaktplanen fann inga bombplan i larmområdena, bara ett regn av tunna stanniolremsor. Bombvågorna nådde Hamburg utan att möta något motstånd annat än från 50 Flakbatterier. Under 2 timmar pågick bombningarna.1400 människor dog den natten i Hamburgs centrum. Först mot slutet av raiden dök nattkatplan upp och sköt ner 6 bombplan. Ytterligare 6 sköts ner av luftvärnet. Sön. fm 25.7 lämnade flyende människor i en lång ström staden som var inhöljd i barndrök Då anföll 122 flygande Fästningar ur U.S 8th Airforce i en dagraid den brinnande staden för att omöjliggöra släckningsrabetet. På morgonen Mån 26.7 kom en dagraid av U.S.8th airforce med 54 B-17-plan. Ons 28.7 vid midnatt ,med början vid 23.45 tis 27.7, kom en R.A.f-Raid med 739 bombplan son fällde 2312 ton bomber över de brinnande staddelarna.17 av dem sköts ner. Denna natt föll på varje kvadratkilometer i Hamburg 39 luftminor, 803 grovkalibriga sprängbomber och 99162 brandbomber,mest fosforkansitrar. Natten till fre 30.7 följde ännu en R.Af -raid. 30.000 döda låg då redan begravda under ruinerna,förtorkade till skrumplik i skyddsrummen i den oerhörda hettan i eldorkanen. 726 bombplan vräkte sina laster över ett 16 kvadratkilometer stort område och raserade det som ännu ev. fanns kvar där. Den 3.8 kom 425 engelska plan in över ruinstaden och fällde

GAPERN 28.7.43

939 ton bomber och fosforkanistrar över staden. 30 av dessa plan sköts ner. 30482 döda, varav 5586 barn, låg då utströdda på gatorna, satt hopträngda i ruinkällare,låg drunknade i kanalerna och begravda under deiberg av grus och sten som varit deras hem. 50000 människor var svårt skadade eller invalidiserade för livet. 277.330 bostadshus hade utplånats liksom 580 industriföretag, 24 sjukhus, 58 kyrkor, 277 skolor, stadens alla museer, arkiv, teatrar,biografer... De utraderade stadsdelarna förseglades av militär med tegelmurar över alla tillfartsgator och bärgningen av de döda skulle pågå hela hösten i etapper. En del skyddsrum brändes ut med eldkastare eftersom det inte fanns resurser att ta hand om och identifiera de döda. Offren för Operation Gommorah slutade i massgravar på Hamburgs kyrkogårdar.

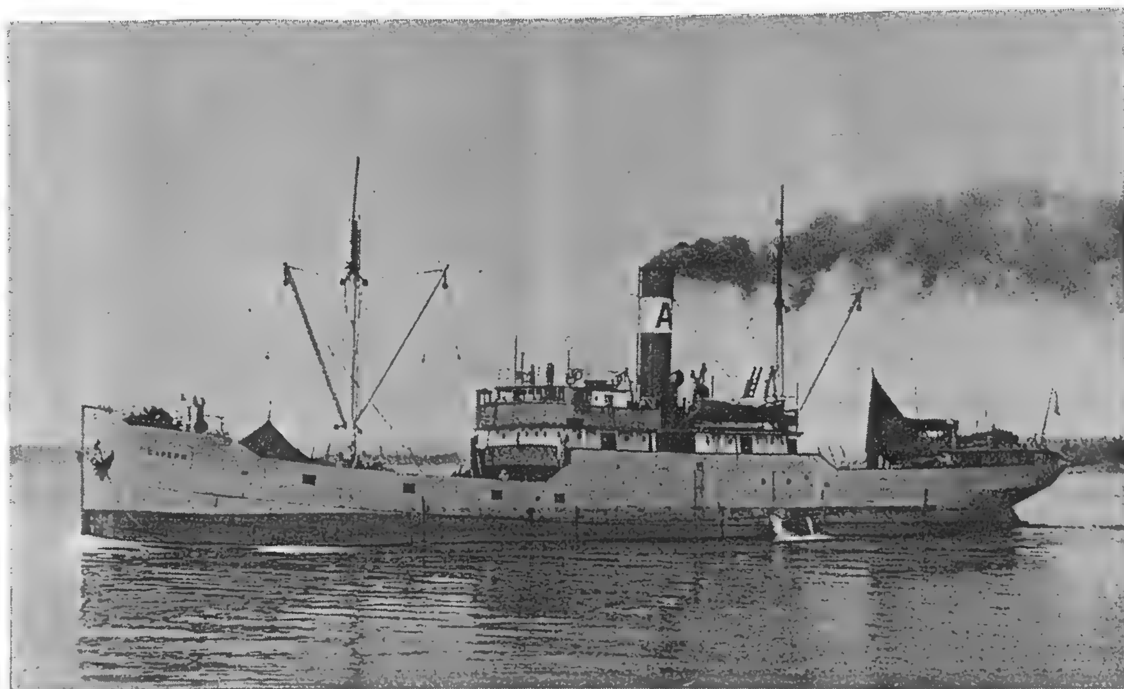




GAPERN 28.7.43

Historik

Lastångare på 927 brton byggd 1918 vid Hälsingborgs varv av stål. (Ex Ex Gunborg,Torleif Hugo) L. 62,4 B. 10,2 Tillhörig O.F.Ahlmark & Co AB Efter. (Bror Pettersson) i Karlstad.Inköpt april 1929 för 300.000 kr från Trelleborgs Ångf Nya AB (Jarl Malmros) i Trelleborg som i jan 1925 på exekutiv auktion inköpt Torleif Hugo genom Sydsvenska Banken från red AB Ocean (Hugo Persson) i Landskrona som gått i likvidation.Torleif Hugo sjösattes för Oceans räkning den 23.9.1918. 1420 ton dw. 550 ihkr triplemaskin.Raised quarterdeckstyp med back, 2 för-& en akterlucka 2 master med 3 bommar. Häckakter. Skorstenen lika hög som masterna. - Som Gunborg snabblossade hon 1927 1182 ton kol från Immingham i Malmö mellan kl 07.30-och 19.30 med 2 kranar. Under 20-& 30-talen hade hon andast några spridda småhaverier. (Levererades 17.1.1919) Isvintern 1941-42 låg Gapern upplagd vid Strandpaviljongen i Malmö,på samma plats där hon legat vid auktionen 1924. 10.6.38 grundstötte Gapern i Vänern på nordsidan av Söö i tät tjocka men tog sig flott med några bucklor i botten.



Gapern i Skoghall den13.7.1953

Den 1.7.45 kom Gapern till Boston,England med den första svenska trälasten efter kriget och samtidigt anlände Alstern med trälast till Kings Lynn. Då Gapern 30.7.50 anlände till Aberdeen från London anmälde befh E.Andrén att 46-årige eldaren Erik Karlsson,Gtbg, försvunnit under resan. Han sågs sista gången av chiefen stående lutad över akterrelingen då fartyget var i Themsenmynningen. - På resa Mariestad-Northfleet med sulfitmassa kolliderade Gapern lör 17.11.56 söder om fyren Luren i Göta Älv med m/t Sebou (Ex Nynäs) av Gtbg på 300 brton som genom sug från kanalbanken plötsligt

GAPERN 28.7.43

girade BB och rände in i Gaperns BB bog. Gapern fick förpiken vattenfylld genom ett 3 kvms hål och skansen demolerad och måste lossa i Göteborg och repareras vid Lindholmens varv. Sebou reparerade i Marstrand. I dec 1958 lade Gapern upp i Falkenberg efter en sista resa Stockton-Otterbäcken. Hon gick senare till Karlstad och låg upplagd där tills hon såldes i okt 1960 till Sölvesborgs varv för nedskrotning. Den 3.11 60 bogserades hon iväg till skrotvarvet. Som ersättning för Gapern köpte Ahlmarks i april 61 för 1.600.000:- ms Storfors av Uddeholm på 1520 brton B-1952 i Oskarshamn som fick namnet Gapern.

ARIEL 28.7.43

UNDKOMMIT BOMBMATTORNA ÖVER HAMBURG MED EN LÄTTARE PROPELLERSKADA

Journal

Sön 25.7.43 kl 12.30 anlänt till Hamburg och förtöjt i ducd'alber vid Strandwall. På eftermiddagen våldsamt flyganfall.

Mån 26.7 kvarlegat vid Strandwall i väntan på lossningsplats. Ett flertal flyganfall under dagen.

Tis 27.7 Ett flerta svåra flyganfall under dagen.Kvarlegat vid Strandwall. Kl 23 flyglarm och våldsamt flyganfall.

Ons 28.7 Flyganfallet pågått i vågor med korta mellanrum till kl 03.30. Mängder av spräng- och brandbomber exploderat omkring och i omedelbar närhet av fartyget. De våldsamma detonationerna orsakade fruktsvärda skakningar i fartyget.Fartygets lilla skeppsbåt försvann under anfallet förmodligen träffad av någon brandbomb eller splitter från sprängbomber Kl 17 erhållit order från der Reichskommissar für Seefahrt att omedelbart avgå från Hamburg i riktning mot Brunsbüttel-Holtenau,där vidare orderskulle erhållas.Kl 19.15 avgått från Hamburg utan lots och boserbåtsassistans enär sådan ej fanns att få. Kl 22.15 ankrat på Elbe. - Efter avgångenen förmärktes att propellerhylsan var läck och på ljudet från propellern föreföll det som om något föremål kommit in i den. Huruvida andra skador uppstått på skrov och maskineri har ej med säkerhet kunnat utrönas.

Tis 10.8 Kl 17.30 anlänt till Bremen och förtöjt i Industriehafen.Börjat Lossa kl 19.45. ((Se Gapern 28.7 sid 14)) Legat 13 dygn på Elbe i väntan på besked om lossningsplats.

Fre 13.8 kl 04 var fartyget loss. Trimmat fartyget så att hylsan blev synli och upptäcktes då att en wire kommit in i propellern. Skyddsplåtarna över Cederwallsboxen voro bortslitna. Wiren borttogs och hylsan trycktes full av olja. Under tiden fartyget låg i Hamburg fördes med tidvatt net mänhgder av vrakgods från i hamnen sänkta fartyg och pråmar utefter fartygssidorna,varför det antages att wiren varit fast i något halvsjunket föremål,fastnat om ett propellerblad och sedan vid fartygets avgång snotts in om axeln.

Ons 18.8 kl 06 avgått från Bremen med kollast till Stockholm.Kl 20 tryckt in 20 liter olja i hylsan.

Sön 22.8 kl 20 anlänt till Stockholm o ankrat vid Lidingöbron.

E.L.Bjurling 1e styrman

A.Larsson 2e styrman

Ombord 23.8.43
Wilhelm Nordström
Befh

(För detaljer om bombningarna av Hamburg se Gapern 28.7 och Hildur 25.7.43)

ARIEL 28.7.43



Besiktningsinstrument

Anders Edgren 1.9.43 besiktigat i Gustav V docka på Beckholmen,Stockholm. Propelleraxeln losskopplats,axeln dragits för besiktning,åter kopplats och propellern påsatts. Propellerhylsan tryckprovas efter rengöring och sedan hylsboxen ompackats och 6 kopplingsbultar omgängats.
Riktning av klamma & packningsring & insättning av nya skruvar.
Nya skyddsplåtar till Cederwallsboxen med nya bultar.
Kostnad 3102:- Ny skeppsbåt anskaffas av rederiet.
Ons 25.8 var Ariel loss vid Stockholms Gasverk och förhalade till Finnboda varv.Dockad pm Beckholmen 1-2-9,utdockad 3.9 kl 09.15

Assurans

Rederiets generalräkning 14.10.43 slutat på 11036:84 inkl hyror,bunkerkol, bogserbåtar, civilförsäkringspremier etc
SKN ersatt 5647:06 den 10.11.43
SKN 31.12 43 betalat rederiet 600:- för ny skeppsbåt.

Crew list enligt hyreslista

Befh Wilhelm Nordström, 1e styrman E.Bjurling, 2e styrman A.Larsson, däcksmännen M.Nilsson, G.Edbom, E.Eriksson, K.Olsson, S.Magnusson, S.Jansson och B.Söderblom, 1e maskinist K.Tjärnström, 2e maskinist A.Gidlöv, Maskinpersonal: F.Johansson, A.Eriksson, J.Lindberg, A.Siggesson, N.Henriksson, K.Niklasson, H.Lundgren. Stuert F.Westphal, kock K.Johansson, mässuppassare Å.Nyman.

Historik Eget

Se 28.2.43 m/t-båtattack
Övriga krigshaverier: 5.12.41, 29.7.44 bombskadad i Hamburg.

BUR 1.8.43

SKADAD AV HÅRT VÄDER OCH SJUNKBOMBER SAMT TORPEDBLINDGÅNGARE I KONVOJER

Rapport

På resa Halifax,N.S- London i konvoj (Avgick Halifax mån 19.7.43) fått skador i NO 9 Beaufort i Nordatlanten kl 07.10 sön 1.8. då en brottsjö kom in midskepps BB. 1e styrmans vakt, utkik på bryggan. Rumslast av 608 stds trävirke, däckslast av 144,7 stds på fördäck, 137,4 stds på akterdäck till 4,2 ms höjd F, 3,96 ms akter. Surrade med 7 wiresurrningar föröver och 8 st akter,sträckta ochhopkopplade medelst vanstkruvar och schacklar samt förenade med sliphakar. Djupg F 17'3''- A 19'3" 24 ombv

Journalutdrag

Sön 11.7 kl 21.20 avgått Campbeltown för resa till UK med 891 stds trä.
Lör 17.7 0.330 Anlänt och ankrat i Bedford Basin,Halifax,N.s.
Mån 19.7 kl 11 avgått i konvoj från Halifax destinerad till London.
Lör 31.7 kl 20 hög NO sjö med en del överspolning.Kl 24 rortaljan påsat, tilltagande vind och sjö med överspolning.
Sön 1.8 kl 04 NO 9 Beaufort,hög sjö och överspolning.
07.10 tog fartyget en brottsjö midskepps BB som bröt ner räckverket midskepps från för- till akterkant och slog in dörrarna till salongen och kockens hytt så att salong, stuerts-och kockhytterna, befh sovhytt och badrum samt pentryt vattenfylldes. Proviantlåren på båtdäck spolat överbord. Fartyget lagts bi under sakta fart på kurs NOtO med vind och sjö på BB bog.Stämplat upp dörrarna.Omfånget av skadorna kan ej överblickas förrän vädret förbättrats. Kl 16 NNO 9 Beaufort,fartyget sätter tungt, någon överspolning. Kl 20 avtagande vind och sjö. Under e.m och kvällen vädret förbättrats så mycket att resan kunde fortsättas. - Kl 21 ändrat kurs till SOtO½O och satt halv fart.Kl 24 avtagande vind och sjö.
Tis 3.8 vid företagen inspektion konstaterat följande skador:
Däcksskador: Aktre stormporten BB helt bortslagen, räckverket längs hela midskeppspartiet nerbrutet och sönderslaget liksom räckverket BB på båtdäck, 4 stöttor på båtdäck krökta och 3 st avslagna, yttre delen av båtdäcket utanför stuerts hytt uppbänt, spolledningen avslagen på två ställen, färskvattenpumpen utanför kabyssen bortslagen och spolad överbord,blackoutanordningen utanför kabyssen sönderslagen och bortspolad,dörrarna till salong och kockhytt inslagna, ett ventilglas i befälsmässen spräckts,proviantlåren på båtdäck bortspolad,taljelöparen till STB livbåt avsliten .
Kockhytten: Inredningen sönderslagen,förstörd eller skadad.Belysningsnätet skadat, kockens och kockelevens tillhörigheter förstörda eller skadade.

forts

BUR . 1.8.43

Stewardshytten: Inredningen skadad, linoleummattan förstörd, dörren med karm bortslagen,belysningsnätet skadat, personliga tillhörigheter bortspolade, skadade eller förstörda.

Pentryt: Lѣinoleummattan förstörd, 2 ventilglas spräckta, proviant förstörd

Gången utanför pentryŧ: Đörr- och dörrkarm bortslagna,linoleummattan förstörd,blackoutanordningen ramponerad, belysningsnätet skadat,dörren till linneskåpet bortslagen och linneförrådet vattendränkt.

Salongen: Vattenfylld varvid all inredning mer eller mindre skddats av vatten.Belysningsnätet skadat,linoleummattan spolierad,dörrkarmen mellan salongen och sovhytten skadad.

Befh sovhytt: Soffan,bäddkläderna,linoleummattan ödelagda. Övrig inredning svårt skadad.

Gången mellan sovhytten och badrummet: Linoleummattan ödelagd.

Ons 4.8 kl 20.50 ankrat på Methil road för anslutning till ny konvoj.

ss Bur 5.8.43
Abbe Vernmark
Befh

Ingen crew list(24 man)

Befh Bengt Abbe Ingvar Vernmark,Halltorp
1e styrman P.Nilsson
Stuert Ole Nörrehammar
Kock Oscar Helsing
Köckelev Bernard Harmer

En veckas reparation

Reparation pågår och vämtas taga en veckas tid i anspråk", skrev befh i sin rapport 10.8.43. Bur fortsatte sedan till London . Generalkonsulatet London sände 28.9.43 befhs rapport till KK,Sthlm, dit den kom 8.11 och den 24.11 avfördes. "Ej sjöförhörsfall. Bo Bergström."

Besiktning av krigsskador i Sölvesborg 6.12.45. SKNEIII 350

Ing. Sten Haeger besiktigade Bur i docka vid Sölvesborgs varv 6.12.45 ff sedan Bur återkommit efter sina 5 år utanför spärren i engelsk kustfart och mellan hamnar i Canada och England i långsamma konvojer. Haeger fann "stora skador under vattenlinejn ,härrörande från de stora påkänningar Bur varit utsatt för under sjunkbombsexplosioner vid upprepade tillfällen.Dessa olika tillfällen ha inte journalförts på grund av att det under kriget var förbjudet av Naval Control för befh att införa krigshändelser i journalerna." Sjunkbombsskadorna var synnerligen omfattande och kunde genom sin karaktär utan svårighet särskiljas från civilhaveriskadorna. Bur låg vid varvet från 30.11.45 till 14.3.46. 24 dagar åtgick för krigsreparationerna,64 för klass-

BUR 1.8.43

nings och andra reparationer för 550.000 kr.

Sjunkbombsskador: 21 bottenplåtar måste förnyas, 38 uttagas och riktas och 6 st riktas på plats. 120 spant om BB och 120 om STB måste riktas på pltas och 15 resp 20 uttagas för riktning. 335 naglar måste förnyas i akterrummet,propellerhylsans foder förnyas liksom 5 roderbussningar, en bottenbentil och en avloppsventil i bordsidan. 2ans tankskott BB förnyas. 4 meter. Alla cement i bottentankarna etc förnyas. Pejlrör repareras. 20 spräckta ventilglas förnyas . I maskin måste 76 bultar i maskinbädden Och 75 lösa naglar i buntlagerbädden förnyas, lagergångarna å 3 maskinaxlar svarvas mm Krigsskadorna kostat 146385:- kr

---

Torpedblindgångare kvar i sidan

I t.Fredhs "Utanför spärren" del IV (Lysekil 1984) berättar på sid 107 mässuppassaren/kocken Bror Borelius,Ensked.följande overifierade incident: Efter engelsk kustfart i ss Magne var Borelius i Bur, befh Erik Silverklint. (Inga tidsangivelser) Vi var på väg från Halifax och till England i en långsam konvoj ochkom till engelsk hamn efter några ubåtsanfall i Atlanten. När de engelska myndigheterna kom till Bur ropade de att hela besättningen och alla stuvare måste lämna fartyget, ty vid vattenlinjen satt en torped fast i sidan. Marinexperter tillkallades under det att besättningen tog sitt pick och pack och sprang iland. På behörigt avstånd följde de händelserna. En torped som inte exploderat hade kilat sig in i skrovet som dock var tätt.Den fortsatta utredningen visade att torpeden varit utsatt för sabotage hos tyskarna.Det fanns nämligen spår av att någon mänsklig hand hade stoppat sand i bombens (!) utlösningsmekainism.Hade den exploderat hade gamla Bur säkert gått till botten, säger Bror Borelius.Johnssons Pacific var en annan båt för Borelius. Pacific hamnade i de långsamma konvojerna bland gamla fartyg som inte gjorde någon fart. Borelius kom hem till Sverige 1954 efter att ha gått i Amerikanska båtar. "

Egna noteringar

Historik

Lastångare på 1998 brton byggd 1919 vid Shanghai Dock & Engineering Co ltd i Shanghai av stål (Ex Risvaer) Tillhörig red AB Disa (Erik Brodin) i Stockholm som i sept 1022 inköpt Risvaer för 1.350.000 kr från Bergen. Samtidigt förvärvade Brodin systerfartyget Solvaer som fick namnet Disa. Båda fartygen byggda i Shanghai 1918-19 efter norska ritningra. Tyspiska Fredrikstadsbyggen med back, brygga och poop, hinderfria däck, en mast på back resp. poop och ett par bompålar på winschplattformar på för- och akter kant av midskeppshuset. 12950 ton dw. 861 hkr. triplemaskin

på resa Campeltown ,N.B- London 15.10.41 i syd 8 Beaufort och slagregn

BUR 1.8.43

fick Bur läckage i båtdäck och 35 pytsar vatten togs ut från salongen, pentryt och befh sovhytt.Den 20.10 slogs 2 dörrar i poopen in av sjön i WNW 9 Beaufort. - (SKN 232) -xRåxramaxNorrsundetxLondonxmedx978xstds krämarxxfick Efter att ha reparerat sina krigsskador i Sölvesborg nov 1945- mars 1946 såldes Bur i juni 46 för 1.550.000 kr till red AB Sigyn (Hans J.Lundgren) i Hälsingborg och fick namnet Sigyn. Den 11.12.46 på resa Norrsundet-London med 976 stds virke fick Sigyn i NO snöstorm vid Svenska Björns fyrskepp kl 19 30° BB slagsida så att BB gång vattenfylldes och vatten kom in i alla hytter,mässar etc om BB. Under livsfara lyckades besättningen kapa surrningar så att lastgick överbord men slagsidan minkade inte. Svåra brott gick över fartyget.BB livbåt och arbetsbåten krossades o.a skador uppstod. Med reducerad fart och pumparna igång tog sig Sigyn till 23.30 in till Sandhamns lotsplats och ankrade i lä med 32° BB slagsida,och ytterligare last fick gå överbord så att hon rätade upp sig till 22° innan lotsen kundeborda. Det befanns att flera bottentankar om BB var vattenfyllda och inte gick att länsa. Ett försök att ta in henne till stockholm misslyckades eftersom hon styrde dåligt och hotade gå på grund. Lör 14.12 lossades däckslast hela dagen.Kl 19 var Sigyn på rät köl och fortsatte in till Värtahamnen för lossning. Sedan dockad vid Finnboda varv. - I april 1947 såldes Sigyn för 1.775.000 kr till red AB Thetis (Rudolf Hellberg) i Göteborg och blev Thetis. Den 12.2.54 avled på Bremens Diakonsjukhus jungman Per Egon Bengtsson, Norrköping, 18 år, efter att 11.2 ha fallit 10 meter ner i 2ans rum med huvudet före. - I mars 1957 såldes Thetis för 1.224.000 kr till C:ia Maritima Karin SA Puerto Cortes,Honduras - egentlig ägare AB Estoco i Stockholm - och fortsatte att gå i Nord-& Östersjöfart som Peleus. SS Peleus av Puerto Cortes var 27.2.1959 omskriven i GHT av Arne Gadd under rubriken:"Kung och havsnymf." Ångaren låg då upplagd i Flackets bojar i Göteborg. "En gammal kamrat från de sju haven,med en bohemisk anhopning av midskeppsbyggnader och luftintag som daterar henne ett bra tag bakåt i tiden. Vad de där gamla tvära och rubbiga hojarna ändå utstrålar en förunderlig trevnad. I allmänhet har de väl ända fram till den bittra dag då de bogseras bort för att aldrig mer återkomma,någon tomte som tofflar omkring i laddor och pysslar om demsom om det gällt den egna kolonilotten. Det kan vara någon gammal donkeyman eller maskinist ,eller skepparn själv,med den guldgalonerade kavajen undanhängd i malpåse längstin i klädskåpet och oftast sedd i singel och dongeribyxor,rökande en svart fruktansvärt gammal pipa. Han har så växt in i sitt fartyg att han helt enkelt inte kan lämna det." - Den 21.2.1962 fick Peleus på resa till Gävle med koks brott på styrledningen i orkanartad storm söder om Görnskär ochkom på drift mer mot Landsort På middagen kom Neptun och livkr Helge Ax:son Johnson fram och sent

BUR 1.8 43

natten till tors 22.2 bogserades Peleus in till Stockholm. Systerfartyget Solvaer gick som Brodins Disa 1922-1946 och fanns kvar ännu 1960 som Anne av Panama (Se Disa 16.10.44) - Det fanns även ett tredje systerfartyg Marita, byggd 1919 i Shanghai.Hon tillhörde i alla år samma rederi, Brusgaards i Drammen, och var den stadigaste i trion med bara en ägare och inga flaggbyten. Marita gick till nedskrotning i Tyskland 1954 som den första av de tre,endast 35 år gammal.

KARLSHAMN 2.8.43

HELT MÖRKLAGD KOLLIDERAT MED MÖRKLAGDA SS CLAN LAMONT I ADENBUKTEN.

Rapport.

Avgick Aden lör 31.7.43 destinerad till Durban med 1630 ton saltballast. Djupg F 10′10″ - A 18′8″ 36 ombv

Kolliderat kl 03.05 Aden time mån 2.8.i Gulf of Aden på lat N 11° 46′-Long 0.49° 13′med ss Clan Lamont av Glasgow ((7250 brton,byggd 1939,10100 ton dw,17 knop,Clan Line Ltd,på resa Calcutta-UK)). 3e styrmans vakt. Vind SO3, krabb sjö på STB bog.överdragen luft,disig hoisont, inget månsken. Sträng mörkläggning enligt instruktioner från N.C.S.O.

Karlshamn höll c:a 3½knop på östlig kurs.Clan Lamonts kurs ungefär SO och fart ungefär 14 knop.Clan Lamont iakttogs först c:a 60 sekunder före kollisionen och Karlshamn var vid kollisionen under hård STB-gir.Inga signaler gavs.Karlshamn fick förstäven svårt krökt över åt STB från 6′över kölen upp till huvuddäck.Alla stävplåtar på denna sträcka lösslitna från stäven och STB stävplåtar dubbelvikts vid stäven. BB ankarklys av gjutjärn krossats, flera plåtar bucklade på BB bog.BB-räcket på backen avslaget och alla soslegelstöttor och åsar mer eller mindre slagits sönder . Två luftrör ramponerats. Av 10-12 man som sov på backen skadades flera av kringflygande spillror från bl.a 2 av Clan Lamonts utsvängda livbåtar som krossades av Karlshamns back. Efter kollisionen meddelade fartygen varandra medelst morsesignaler att ingen assistans behövdes.

Rapport

Mån 2.8.43 c:a kl 03.05,Aden time -03.15 ships time - då egen kurs var rv öst, observerade vakthavande 3e styrman Öhlund ett helt mörklagt fartyg strax för om tvärs om BB på ungefärlig kurs SO,vilket fartyg närmade sig med hög fart. Styrman beordrade genast hårt STB roder och fartyget började svinga STB. Det andra fartyget tycktes nu börja gira BB men en kollision stod ej att undvika.Samtidigt med kollisionen slog 3e styrman full back på maskintelegrafen .Det andra fartygets förskepp kom klart Karlshamns förstäv, menhennes livbåtar sletos loss och STB-sidan midskepp träffade med våldsam kraft Karlshamns förstäv och BB bog ,samtidigt som båda fartygen voro under gir från varandra. Då fartygen kommit klara varandra stoppades maskin och lanternorna, som inte hunnit tändas tidigare på någondera fartyget,tändes nu. En hastig undersökning visade att fartyget var svårt läck i förpiken,c:a 6′vatten på 5 minuter.Delar av det andra fartygets 2 livbåtar lågo på backens BB-sida med stävarna föröver. Ingen av dem som sovit på backen var dock allvarligt skadad. Det andra fartyget anropades och nemnsignaler utväxlades. Hennes namn befanns vara Clan Lamont av Glasgow och hon fortsatte sedan hon fått klart för sig att ingen risk förelåg för att Karlshamn skulle sjunka. En grundligare

KARLSHAMN 2.8.43

undersökning av skadornas omfång visade nödvändigheten att återvända till Aden,vilket gjordes kl 04.30. I enlighet med instruktionerna från British Naval Control Service i Aden hölls fortsatt sträng mörkläggning ombord till följd av den stora risken för ubåtar. Naval Control varskoddes per radio om det inträffade.Fartygets observerade position var kl 04 den 2.8 N 11 46′- O 49 43′. Utkiken lättmatros Engelhardt och rorsmannen Blanco bekräftade båda 3e styrman Öhlunds uppgifter angående Clan Lamonts antagliga kurs och Karlshamns kursändring. Såväl styrman Öhlund som lättmatros Engelhardt ansågo att det förefaller som om Clan Lamont styrt zigzagkurser vilket kan förklara den stora skillnaden i kurserna före kollisionen. Fartygets befh väcktes av kollisionsbraket och infann sig genast på brygga

Tis 3.8 kl 19 ankrade fartyget på Adens redd.

Ons 4.8 Sänt telegram till rederiet. Lloyds surveyor varit ombord och besiktigat skadorna och har bestämt att fartyget skall gå in i hamnen för provisorisk tätning. Kl 15.30 hivat upp ankaret och med lots ombord gått till inre hamnen och förtöjd där kl 17.

Anmärkning: Det har senare bekräftats att Clan Lamont styrde zigzagkurser vid tillfället.Det kan även tilläggas att Karlshamn hade styrt rv öst sedan middagen den 1.8

Aden 5.8.43

Inkom KK 27.9.43 från Sven Salén via London.

Nils Arthur Nyberg
Befh

Crew List

	Mönstrat
Befh Nils Arthur Nyberg,Mellanhedsgatan 44,Malmö,11.11.06	17.6.42 i Montevideo
1e styrman Alf Bergersen, 46 år (Norrman)	24.4.43 i Calcutta
2e styrman Peter Gregersen, 30 år (Dansk)	15.4.42 Callao
3e styrman Erik Öhlund, Piteå, 13.8.08 Piteå	24.5.42 Montevideo
Chief Alfred Steen, 48 år	2.5.43 Calcutta
1e maskinist Toivo Ilmari Juutilainen,30 år	8.7.42 Montevideo
2e maskinist Nils Berglund, 15.7.15 Gtbg	10.3.42 Buenos Aires
3e maskinist Olav Magnus Dahlén,Skien, 13.11.05 Toddal,Norge.	3.7.42 Montevi
Telegrafist Edmund Börge Sonne, 26 år (Dansk)	14.3.42 Buenos Aires
Stuert Sven Alrik Johansson, 26 år	14.3.42 -"-
1e kock Tage Jönsson, 30 år	29.5.42 Montevideo
2e kock Cheng Hsin Lin, 29 år (Kines)	31.3.43 Calcutta
Cabinboy Matalage Peter Fernando,26 (Singhalese)	17.3.43 Colombo
Mess boy Hewa Pauluga Charles, 37 år -"-	-"-
Timmerman Anders Gärdström, 32 år (Est)	10.3.42 Buenos Aires
Matros Nils Nilsson, 29 år	-"-
Matros Edmund Persson, 20 år	-"-

Forts

KARLSHAMN 2.8.43

Forts crew list

Matros Ernst Eriksen, 27 år (Norrman)	10.7.43 Suez
Lättmatros Charles Bates,19 år (British)	31.3.43 Colombo
Lättmatros Börge Erling Engelhardt,9.1.23 Helsingör	8.5.42 Valparaiso
Lättmatros Ejnar Christoffersen, 22 år (Dansk)	12.6.42 Montevideo
Lättmatros Reginald Smith, 23 år (British)	11.3.43 Colombo
Lättmatros Angel Balnco, 22.4.16 Logo,Spain	28.5.42 Montevideo
Donkeyman Stig Svensson, 26 år	3.7.43 Suez
Smörjare Rune Gustav Wigren,19 år	1.7.42 Montevideo
Smörjare John Arthur Bergen, 32 år (Svensk)	13.2.43 Colombo
Smörjare Erik Emanuel Andersson, 20 år	1.7.42 Montevideo
Eldare Ronald Gyler, 25 år (Australier)	19.7.43 Suez
Eldare Ehward Chojniak, 30 år (Polack)	31.3.43 Calcutta
Eldare Aage Nielsen, 31 år (Norrman)	20.7.43 Suez
Eldare Leonard Romus, 27 år (Lett)	10.5.43 Calcutta
Eldare Stjepan Gjuga, 43 år (Jugoslav)	13.6.42 Montevideo
Eldare Stanley Kammarski, 19 år (British)	12.7.43 Suez
Lämpare Ivar Jörgensen, 30 år (Norrman)	20.7.43 Suez
Lämpare Jeva Mockinowit, 22 år (Litauen)	15.5.42 Calcutta
Lämpare Georg Becker, 37 år (Norrman)	19.7.43 Aden

Sjöförklaring 6.8.43 på konsulatet i Aden kl 15.30

Konsul S.N Day.

Sakkunnig: Befh Ivan Karlsson på m/t Saint Gobain (Hade 5.1.45 en likadan kollision)

Befh Nyberg: Väckts av kollisionen. Mötte i hyttdörren 3e styrman som "told me another ship had hit us." I ran up on the bridge and saw my ship under full swing to STB and saw the shape of another ship steering past our bow on a southerly course. I noticed the engine room telegraph showed full astern,and stopped the engine and told the wheelman to steady the ship on the present course. I noticed the time was 03.20. At the same time I ordered the navigation lights to be turned on. I sent the lookout man to call the carpenter to sound the bilges.The chief engineer now came on the bridge and I told him to go to the forepeak and look at the damage.In the meantime we made slow ahead and brought the ship true east. After awhile both returned and reported,the chief engineer that the forepeak had taken in about 6 feet of water,and the carpenter that the bilges were dry. We exchanged morse signals,other ship signalling " Clan Lamont." She asked if we were allright.We replied that only bow plates were damaged. She asked if we returning to Aden. We

KARLSHAMN 2.8.43

answered "Cannot decide till daylight". She proceeded. After a close examination of the damage we found that the stem was so heavily damaged and ship continuing to take in so much water in the forepeak that it was out of question to proceed,in vaew of tge wst monsoon in full force, and after consultation with my officers I ordered the course to be set for Aden. - Replying to questions from the expert ,master stated that wind was fresh southeast,choppy sea on STB bow,poor visibility with no moon. The 3d officer in command on the bridge. Lookout on STB bow. Before the collsion steaming 7½ knots. Straight blac-out.No lights on other ship. On 1.8 at noon we had found a northerly set and altered course to regain the Admiralty track at daylight 2.8. According to position taken at noon 2.8 I estimate accident to have taken place in position N.11. 46' E. 49 13'. The 3d officer did all he could to minimize damage by ordering STB wheel.

3e styrman Öhlund: Took over the watch at midnight. I was steering true east and suddenly saw the outline of a ship well on port bow. She was crossing our track. I estimated she was steering a southerly course. I ordered the helm to be put hars a STB and gave full astern on the engine room telegraph. At that moment the collison ocurred. I at once ran down and called the master who met me in his cabin door. I notided no manoeuvre on the part of the other ship.No lights on either ship and no signals were given. After the collision the navigating light were switched on on both ships. I was using steam steering gea. Our speed was 7½ knots. The other ships speed I judged to be about 14 or 15 knots. The visibility was poor, hazy, no moon, choppy sea, wind fresh SE. The lookoutman stood on the port side of the bridge. The helmsman obeyed my orders immediately. Asked what was the cause of the collision,3d mate stated in his opinion the other ship was coming from the portbow and it was her duty to alter course,but due to the blackout and poor visibility we observed each other too late to avoid collision.

2d engineer Berglund: Not on duty. He was lying on deck sleeping. But as the sea was choppy,causing spray, he woke up and changed his position for shelter. He was on the port sdie of bridge deck under the bridge. After awhile he got up to urinate. Whilst ha was so engaged he saw a ship approaching on the port side,and in his opinion it was about to cross our course. The other ship was blacked out and no sound signals were given. As I saw the other ship I heard my ships engine telegraph bell sound.Very shortly afterwards the collision took place.On account of the poor visibility the time between my sighting the ship and the moment of impact was very short.

3d engineer Dahlén: Watch in the engine room frommidnight. Everything was

KARLSHAMN 2.8.43

working as normal. Revolutions 52 to the minutes,which I jdudge to correspond to a speed of 7-8 knots under prevailing weather conditions. 03.20 by the engine room clock the telegraph was put full speed astern and this order I immediatelt executed. I stopped the engines and whilst busy reversing engines I felt the chock of the collision.Within 5 seconds the engines were working full astern. Half a minute later the telegraph was put slow ahead,and no further signals were given during the watch.

Lättmatros Engelhardt: Lookoutman. After being released from the wheel at 3 a.m ha was posted om the port side of the bridge. 3.15 I reported a ship on the port dide to the 3d mate who entered the wheelhouse,presumably to fetch his binouclars.I said to him,when he was in the doorway of the Wheel house, " That ship is going to cross our course!" Very shortly afterwards the ship collided and our bow scraped along the other ship's side STB side. After that I was ordered by the captain to go forward and look in No 1 hatch and forepeak to see if she was taking in any water. I did so, borrowing a flash light from one of the firemen I passed on the way.I returned and reported to the captain there was no water in No I hatch but that I could see not see in the forepeak. Captain immediately sent me to tell the carpenter to sound the forepeak and bilges. Owing to the wind blowing,I heard no orders given by the 3d mate. I did not noice if my ship was swinging,because I was looking steadily at the other ship,which appeared to keep her course.

Lättmatros Blanco: At the wheel from 3 a.m.Shortly after I heard the look outman call out that another ship was coming onthe port side. At the same time the 3d mate ordered the helm hars a STB which I immediately did. I did not see the other ship until the moment of impact.Sometime - perhaps 12 minutes- afterthe collision the 3d mate ordered me to resume the former course.

KK memorial 15.11.43

Orsaken kan ej med ledning av enbart det ena fartygets sjöförklaring med säkerhet bedömas,men vill det synas som om det engelska fartyget till största delen varit vållande till kollisionen. En bidragande orsak har otvivelaktigt varit den att båda fartygen gingo helt mörklagda utan att ens visa avskärmade navigeringslanternor. Ex officio

Bo Bergström

SKNEIII 268

Telegram t. Westindia,Sthlm från Lambert Bros,London

(Ankom 10.8.) 125 following our 118 Nyberg cables quote Rammed at sea during black out byother ship stop extensive damage on stem & port bow which will be temporarily repaired here before proceeding stop Protest made at consulate stop Estimate ten days inform owners stop

==========

KARLSHAMN 2.8.43

SURVEY REPORT

Surveyor I.W.Jones besiktigat i Cape Town 17.9.43 på uppdrag av Messrs. Thomas Watson & Co, Capetown ,samt senare i flytdocka. Karlshamn hade då cementkista byggd i förpiken.

Stem barx badly buckled and set over to STB from the fore foot to the sheer strake and fractured near upper limit of buckle. All port & STB stem platse badly buckled and set around to STB. Several plates fractured. All frames in way of above plates badly buckled & loosened. Port Hawse pipe broken. All breast hook plates & angle bar attachement in way buckled & loosened. On f'castel head: All awning spars & stanchions carried away All handrails & stanchions along port side and at forward end STB buckled & loosened. 2 ventilators carried away. One wie reel buckled & loosened. Forward centre line pillar badly buckled.

Reparation

6 stävplåtar på var sida måste förnyas och av 10 krökta longitudinalspant på var sida måste sammanlagt 16 förnyas. Ny stävskena, nytt ankarklys 88 mm. Reparationen utfördes 22.9-7.12 43 i Cape Town av Globe Eng. Works till en kostnad av pund 6608.10.2

Survey report för Clan Lamont

Besiktigats 7.10.43 ff vid Hendersons Meadow Shipyard i Glasgow.
13 plåtar om STB i H,J,K,L,M-stråken svårt bucklade, 5 måste helt förnyas.
12 däcksbalkar krökta i 2ans & 3ans övre ochundre mellandäck STB och däcksplåtar motsvarande bucklade. Brädgångsbucklor xxxxxxxx midskepps, räcket borslitet på förkant av båtdäck, en flotte skadad, en 30' livbåt bortsliten och förstörd, en 30' motorlivbåt med alla inventarier förlorad, 3 patentdävertar nerbräckta (måste förnyas) en dävert går att reparera, Galley light broken, , 2 davit spans missing, a quantity of wood spar ceiling in Nr 2 & 3 upper & lower tweendecks broken mm mm
Skadorna reparerats 8.10- 21.12.43 vid B.& W.Henderson Ltd i Glasgow samtidigt som Clan Lamont ombyggdes till trupptransportfartyg, en ombyggnad som var klar först i febr. 1944. Re-kostnad pund 5896:-

Skador på Clan Lamonts last

Efter kollisionen måste Clan Lamont återvända till Aden för att lossa en en del last från rum 3 som vattenfyllts och ävenfrån rum 2 där vatten inträngt. Clan Lamont hade träffats av Karlshamns stäv och bogx vid rum 3. Av 2368 kistor thè var 29 trasiga. 109 balar hampa, 500 buntar rotting & delvis 2236 säckar benmjöl skadats. Förstörd last lämnats kvar i Aden och 165 ton ny last intagits. Efter provisorisk reparation med cementkistor och stämplingar av bordläggningen avgick Clan Lamont 21.8 och anlände den 24.9 till Glasgow för lossning där.

===========

KARLSHAMN 2.8.43

Utdrag ur förhör hållna i Cape Town okt 43.

Befh och 3e styrman avlagt juridiskt vittnesmål inför Arthur A.Wood, Attorney of Law, som förberedelse för rättgång i London om skadeståndskrav som ställts av båda parter.

Befh Nyberg: Aldrig tidigare varit föremål för någon anmärkning ifråga om sin navigation eller övriga verksamhet. Karlshamn avgick från Aden kl 6 den 31.7. Vid avgången fick befh hemliga instruktioner via Naval Control från Amiralitetet och i enligt med dessa instruktioner skulle Karlshamns position på middagen den 1.8 ha varit N 11 48′- 0.47 46′efter död räkning men observation gav N 12 2′- O. 47 41′. Skillnaden antogs bero på inverkan av ström och väder. Fart vid kollisionen 7½ knop. Utom dem som voro i tjänst på bryggan råkade 2e maskinist Berglund,som hade frivakt, befinna sig midskepps.(Se sjöförklaringen) Proper outlook was held. Båda fartygen var helt mörklagda ochinget av dem gav någon ljudsignal. De signaler som utväxlades efter kollisionen gavs med ficklampor. (Torchlamps) Vinden var vid kollisionen SO 3 Beaufort = lätt bris.Alla fyrljus på Afrikanska kusten var släckta p.g av kriget. Befh kände till farvattnen omkring Adenbukten som han befarit det senaste året. - Då befh kom upp på bryggdäck såg han det andra fartyget väl klart Karlshamn på dess STB-sida. Det andrafartyget var helt mörklagt men befh kunde dock urskilja att det var ett stort fartyg.Detta var hans första siktande av det andra fartyget. Sedan befh kommit ut från sitt nesök i navigationshytten såg han på nytt efter det andra fartyget,men kunde först ej finna det. Sedan skymtade han på den andra sidan om Karlshamn den mörka konturen av det andra fartygets skrov. Ljusetvar bättre i den riktningen, beroende på atthimlen inte var så molnig åt det hållet. Hankunde bara urskilja hene som en mörk skepnad utan detaljer, på ett beräknat avstådd av en halv sjömil. Befh började sedan själv signalera med en lampa men överlät sedan detta åt telegrafisten då denne kommit upp på bryggan. Efter ankomsten till Aden sammanträffade befh med Clan Lamonts befh på Ministry of War Transports kontor. Nyberg uppgav att Karlshamn vid kollisionstillfället styrde rv ostlig kurs och girade åt STB just i kollisionsögomblicket.Clan Lamonts befh meddelade att hans fartyg gick på zigzagkurs med c:a 15 knops fart ochjust hade satts på kurs SW då Karlshamn iakttogs omedelbart före kollisionen. Nyberg anser att om man på Clam lamont hade givit order om dikt BB roder senast samtidigt med att karlshamns 3dje styrman beordrade dikt STB roder,skulle enligt Nybergs mening fartygen i sämsta fall ha slagit bredsidorna ihop. Det vore inte säkert att i sådant fall Clan Lamont skulle ha gått helt klar Karlshamn.

Forts

KARLSHAMN 2.8.43

3e styrman Öhlund: Gått som styrman i 6½ år, till sjöss sedan 1927. Karlshamns brygga var av den vanliga typen med styrhytt i mitten och med vanliga fönster föröver och på sidorna av styrhytten. Öhlund stod kort före kollisionen på bryggans BB-sida, c:a 5 fot BB om styrhytten, och utkiken stod bredvid honom. Vädret var disigt, luften molnig,det var inte klart men det kan ha varit stjärnor synliga då och då. Det var ingen måne och inget ljus i öster. Nyberg kunde inte se horisonten.Fartygetgick med c:a 7 knops fart och var totalt mörklagt. "Jag såg en mörk skepnad om BB,c:a 2-3 streck för om tvärs. I min kikare,som jag hade hängande runt halsen, såg jag några sekunder på föremålet och sade till utkine:" Det tycks komma närmare." Jag såg åter genom kikaren, sprang därpå genom BB dörr in i styrhytten och skrek åt rorsman:"Dikt STB!" Jag gick sedan ut genom samma dörr och såg ånyo på den mörka skepnaden.Jag kände mig säker på att det var ett fartyg.Jag gick över till maskintelegrafen på bryggans STB-sida och slog själv full back. Jag satte telegrafen direkt över från fullt framåt till full back,utan någon stoppsignal emellan. Nästan samtidigt inträffade kollisionen med det motkommande fartyget.Då jag först såg det främmande fartyget efter stöten stod jag ännu kvar vid maskintelegrafen. Jagkunde otydligt urskilja 2 master och en skorsten.Jagkunde inte se någon människa ombord. Då jag lämnade bryggan för att tillkalla befh hade det främmande fartyg et passerat Karlshamns bog och jag kunde inte senare iakttaga fartygets rörelser.Då jag kort däpå tillsammans med befh från bryggan åter såg det främmande fartyget befann detta sig c:a 4 streck på Karlshamns STB bog. Hon visade inte ljus av något slag. Karlshamn hade inte sina lanternor tända. Inga ljudsignaler förekom från någotdera fartygte. " Efteråt har Öhlund genom att flera gånger utföra de olika handlingsmomenten trott sig kunna utröna att en tid av c:a 1½-2 minuter förflutit från det han först såg den mörka skepnaden och tills han gav ordern till maskin på telegrafen. Hankan inte säga hur många streck Karlshamn hade girat åt STB vid kollisionen,han såg inte på kompassen. Öhlund tillade slutligen beträffande vädret attdet var disigt (hazy) runt om fartyget och att han ingenstans kunde urskilja horisonten.Det fanns inget ljus i öster och inte heller någon annanstans.På BB-sidan vardet mörkt.Jagkunde inte se några moln men det måste ha funnits moln.Om STB var himlen avgjort ljusare (The sky was definitely lighter there)

2e maskinist Berglund: Natten var mycket varm och han låg och sov på däck under bryggan midskepps."Då vågstänk kom över mig flyttade jag min madrass till midskepps på BB-sidan som var i lä. Sedan jag legat i 5 minuter gick jag fram till BB reling c:a 10 yards akterom skorstenen och varseblev då 4 streck på BB bog skorstenen och masten på ett fartyg.Jag kan

KARLSHAMN 2.8.43

inte ange avtåndet. Det var mörkt, vinden höll på att friska i. Jag finner det svårt att säga hur lång tid som förflöt från det mina ögon först siktade skorstenen och masten och tills den faktiska kollisionen,menjag vill säga 5 sekunder. Jagkan inte säga precis, det hände så snabbt.

3e maskinist Dahlén: Samtidigt med mottagandet av ordern om full back kände jag en skakning genom fartyget från BB till STB.Kort efter stöten kom 2e maskinisten ner och meddelade att vi inte blivit torpederade utan haft en kollision.

Matros Börje Erlin Engelhardt: F-23 i Danmark.Genom gåtten 3-månaders kurs i navigation i Danmark . Stod utkik på bryggans BB-sida. Hade ingen kikare. Det var moln på himlen, såg inga stjärnor, ingen måne.Det fanns ingen ljusning på himlen varken i norr eller öster. Såg ett mörkt föremål om BB. Han såg inga konturer men visste attdet måste vara ett fartyg, och rapporterade till 3e styrman att det var ett fartyg om BB. Medan 3e styrman gick in i styrhyttenfortsatte han att titta på det mörka föremålet och då han efter några ögonblick såg att det närmade sig ropade han till styrman utan att vända sig mot denne:" Jag tror det kommet närmare!" - Han kände sig säker på att det måste vara ett fartyg. Kollisionen kom 40-60 sekunder efter det han först hade upptäckt det mörka föremålet. Före stöten gavs inga ljudsignaler från mågotdera fartyget och båda fartygen var helt mörklagda. Sedan det andra fartyget efter kollisionen passerat förbi Karlshamns bog förlorade han det ur sikte till dess det tände sina lanternor då det låg STB om Karlshamn.Han kan inte erinra sig färgen på de lanternor han såg, inte heller deras antal. Han visste inte hur långt avståndet var mellan fartygen. Sikten på STB sida var densamma som på BB sida.

Matros Angel Blanco: F i Spanien 1916,till sjöss sedan 1933. Till rors vid kollisionen. Den kurs han hade att styra var utlagd på en svart tavla till vänster om ratten. Minns inte vilken kurs det var. Han kunde se endast ut genom den springa som bombskyddet för styrhytten lämnade kvar. Såg aldrig själv något mötande fartyg. Uppskattar tiden som förflöt mellan 3e styrmans order Dikt STB och kollisionsstöten till 35 sekunder.

1e styrman Alf Bergersen: Kaptensbrev sedan 1927, på Karlshamn sedan den den 27.3.43. "Jag hade frivakt mellan kl 20 d. 1.8 och 04 den 2.8. och låg i min koj men kom på däck då jag kände törnen.Där fann jag befh , 3e styrman, utkiken Blanco och rorsman Engelhardt.Jag kom upp på bryggan sannolikt kort efter kl 03.20. Jag minns att jag tittade på min klocka med min ficklampa då jaghoppade ur kojen och fann då att hon var 03,20. Jag kastade på mig lite kläder och skyndade upp på bryggan så fort jag kunde. Då jag kom dit upp var sikten svag, luften överdragen och horisonten disig. Jag kunde först inte se det fartyg som kolliderat med

KARLSHAMN 2.8.43

oss. Vi signalerad till henne med lampa som vi svängde runt hoirsonten och hon svarade. Hon låg tvärs på vår STB-sida. Jag kunde inte se hur hon stävade. Jag kunde endast se att hon blossade med ett ljus. Justi det ögonblicket beordrade befh mig att gå föröver och se vilka skador som uttstått. När jag någon stund senare såg efterdet andra fartyget såg jag hennes röda ljus och topplanternan. Hon måste ha svängt runt. Jag kunde inte urskilja hennes fulla konturer och kan inte säga på vilket avstånd hon befann sig. Vad väderleksförhållandena beträffar tror jag det skulle avrit mycket svårt för varje utkiksman att upptäcka ett fartyg så som hon närmade sig eller ända tills hon var inpå oss. Hon kan inte ha varit långt borta när jag såg blossningen från henne. Det måste ha varit en vanlig ficklampa.(An ordinary hand torch.)

1:e maskinist Alfred Steen: Varit ombord sedan 23.2.42 då fartyget övergick till ny ägare. Låg till kojs vid kollisionen och skyndade upp på däck. Vitsordat 3e maskinistens uppgifter.

Finis förhör

Dispache, Stockholm 2.12.44 P.G.Hasselrot

Journalutdrag

12.8.43 kl 17.45 avgått fr. Aden destinerad via Durban till Lourenco Marques
14.8 passerat positionen för kollisionen kl 21.30
3.9 kl 19 passerat Inhaga fyr, Lourenco Marques
5.9 kl 11.45 ankrat på Durbans redd.
6.9 Erhållit order fortsätta till Cape Town för reparation men måste avvakta avgångsorder.
10.9 kl 04 avgått Durban.
17.9 kl 14 anlänt till Cape Town.
9.12 kl 13.30 avgått från Cape Town
15.12 kl 15.25 passerat Durban
16.12 kl 20.25 passerat Inhaga Island fyr. Ankrat 21.15 i väntan på lots.
17.12 kl 05 fått lots och fortsatt. Kl 08 ankrat på Lourenco Marques inre re

SS Karlshamn 15.1.44
N.A.Nyberg
Befh.

Assurans

Red AB Westindias generalräkning 6.9.44 slutat på 566.219:44 , men endast preliminärt på grund av de stora avstånden och den synnerligen oregelbundna postgången som gjortdet svårt att erhålla alla räkningar.

SKN av dispachören ålagts ersätta rederiet med 99.312:18 utöver de 157.450 som Mälaren tidigare utbetalat till rederiet och som SKN nu ålades ersätta ~~Mälaren~~ Mälaren . Forts

KARLSHAMN 2.8.43

Assurans forts

SKN 3.1.45 till Rederiet för reparation 99.312:18
SKN 3.1.45 Till Mälaren i förskotterade kostnader 157.450:-
9.2.46 till rederiet tillkommande kostnader 19.132:99
SKN 15.2.46 Till rederiet i samband med process i London 348:92
SKN 16.6.46 Till Wilson & Co, Newcastel o/Tyne 457:35
SKN 10.9.46 Till Mälaren för advokater,ombud,garantikostnader 56.090:28
Totalt SKN : 332.783:82

HIGH COURT OF JUSTICE, LONDON

Claims & counterclaims were delivered 28.11.44 by the plaintiffs (Karlshamn) and 6.12.44 by the defendants (Clan Lamont) inför the Probate ,Divorce & Admiralty Division.

Statement of claim

1) The plaintiffs have suffered damage by resaon of a collision between their ss Karlshamn and the defendants ss Clan Lamont, which was solely caused by the negligent navigation of the Clan Lamont by the defendants or their servants onboard her as hereinafter appears.

2) Shortly before 3.20 a.m - ship's time - on 2d August 1943 the Karlshamn, a steel screw steamer belonging to the port of Stockholm, of 3875 tons gross and 2350 tons net register, 363' in length, 50' in beam,fitted with triple expansion engines of 305 HP nominal and manned by a crew of 36 hands, all told, was in the Gulf of Aden,approaching an estimated position of lat N 11°54'- and long.49°21'East - by calculation - in the course of a voyage from Aden to Durban in ballast. Her draft on leaving Aden was about 10'10" forward & 18'8''aft.The wind at the time was southeasterly a light breeze,the weather dark with som haze and the tide unknown. At the material time the current is believed to have been setting about WSW½W. The Karlshamn was on a course of east true and was making about 7½ knots through the water. No lights were being exhibited on board the Karlshamn and a good lookout was kept onboard her.

3) In these circumstances a dark object,which afterwards proved to be the Clan Lamont,came into view at a distance which, in absence of their witnesses, the plaintiffs are at present unable to state,and bearing about 2-3 points forward of the port beam of the Karlshamn. The Clan Lamont was carefully watched through binoculars and when it was observed that she was appoaching the Karlshamn at considerable speed,the wheel of the Karlshamn was put hard a starboard and very shortly afterwards her engines were put full speed astern. Before the order to the engines could be effectively carried out,the Clan Lamont,crossing ahead of the

KARLSHAMN 2.8.43

Karlshamn,with her STB side struck the stem & port bow of the Karlshamn doing damage.

4) The defendants or their servants onboard the Clan Lamont negligently:
   1) Failed to keep a good lokkout,
   2) Failed to keep clear of the Karlshamn.
   3) Improperly and at an improper time and before the heading of the Karlshamn was ascertained put their wheel to STB.
   4) Failed to ease,stop or reverse their engines in due time or at all.
   5) Failed to port their wheel in due time or at all.
   6) Failed to indicate their manoeuvres by the appropriate or any whistle signals.
   7) Attempted to cross ahead of the Karlshamn.
   8) Improperly and at an improper time were on a course crossing the course for east-bound traffic from port to STB.
   9) Failed to comply with articles 19,22,23,27,28 & 29 of the Regulations for Preventing Collisions at Sea.

DEFENCE & COUNTERCLAIM

1) The defendants deny that the collision and damage referred to in the statement of claim were solely caused by the negligent navigation of the Clan Lamont by the defendants or their servants as alleged or at all, and say, that the same were solely caused by the negligent navigation of the Karlshamn by the plaintiffs or their servants as hereinafter appears. Save as is herein expressly admitted the defendants deny each and all of the allegations contained in the Statement of Claim.

2) Shortly before 3.12 a.m on 2d August 1943 the Clan Lamont, a steel twin screw vessel of 7526 tons gross & 3517 tons net register ,487′ in length,62′ in beam,fitted with two triple expansion engines of 1210 nominal HP and manned by a crew of 130 hands, all told, was in the Gulf of Aden.approaching an estimated position pf lat.11° 43′N - Long 49° 02′E. in the course of a voyage from Calcutta to Aden laden with about 8000 tons of general cargo.The wind at the time was southerly a moderate to fresh breeze, it was very dark with a thick sand haze and the tide was unknown. The Clan Lamont,whose mean course was 257° true was on the port leg of her zigzag and was on a course of 217° true, The engines of the Clan Lamont were working at full speed ahead and she was making about 14 to 15 knots through the water. No lights were exhibited onboard the Clan Lamont and a good lookout was kept onboard her.

3) In these circumstances the unlighted loom of a vessel,which proved to be the Karlshamn, suddenly appeared out of the darkness close to distant

KARLSHAMN 2.8.43

about 100-300 yards and bearing about 3-4 points on the STB bow of the Clan Lamont. The Karlshamn was heading for the Clan Lamont and accordingly the wheel of the Clan Lamont was put hard-a-starboard with a vèew of narrowing the engle.Before any other steps were or could be taken onboard the Clan Lamont the stem of the Karlshamn struck the STB side of the Clan Lamont in the way of No 3 hold doing damage.

4) The plaintiffs or their servants onboard the Karlshamn negligently:
   1) Failed to keep a good lookout.
   2) Failed to keep to their routed course or track.
   3) Navigated in waters assigned to westbound traffic by Admiralty routing Instructions.
   4) Failed to keep to the northward of the line joining points(f) and (g) referred to in a letter dated the 15th March 1944 from the Admiralty to Messrs. Ince, Roscoe,Wilson & Griggs.
   5) Failed to exhibit the regulation or any navigational lights in due time or at all.
   6) Failed to ease, stop and reverse their engines in due time or at all.
   7) Put and kept their wheel to starboard.
   8) Failed to port their wheel in due time or at all.
   9) Failed to take the appropriate or any stps in due time or at all to avoid collision.
   10) Failed to indicate their manoeuvres with the appropriate or any whistle signals.
   11) Failed to comply with Articles 23,27,28, 29 of the Regulations for avoiding collisions at sea.

5) By way of counterclaim the defendants repeat all the foregoing allegation contained in paragraphs 2 to 4 hereof inclusive and say that they have suffered damage by resaon of the negligence of the plaintiffs or their servants.

Utdrag ur brev från Ince,Roscoe,Wilson & Griggs,10 Lime Street, EC3, 16.11.44 till Webster & Co ,EC 3.

...Karlshamn left Aden at 6 a.m 31.7.43 bound with 1630 tons of salt ballast for Durban. The master received confidential Admiralty instructions which in general terms were that Karlshamn could proceed anywhere between a course line joining 3 spicified positions or 10 miles to the northward of that line At noon om 1.8 Karlshamn was by dead-reckoning in a position approx. 10 miles to the northward of the Admiralty course line, although her position i fact as ascertained by observation was approx. 25 miles north of the line.As the master found that Karlshamn had been set about 15 miles to the northward of his course and having in mind that he might encounter at least part of the

KARLSHAMN 2.8.43

previous northerly set, he therefore steered a course of east true which was the vessels course when Clan Lamont was encountered. At midnight on the 1-2.8 the 3d officer was om watch and had with him on the bridge the helmsman and lookout. At about 3.15 1.m 2.8 Karlshamn was still proceeding without lights on the same course of east true at a speed of about 7-7½ knots. The 3d officer was at this time standing on the port bridge with the lookout beside him and the master was asleep in his cabin under the bridge. The weather was overcast with a hazy horizon,there was no moon and there was a light SE breeze. At this time the 3d officer observed a dark shape bearing about 2-3 points forward of the port beam and apparently very close. On looking at this dark shape through binoculars for a few seconds he ascertained it to be the outline of a vessel which was drawing nearer .The other vessel was without lights and was on a southeasterly heading.He at once rung the engines full speed astern and immediately afterwards at about 3.15 a.m the STB side of the Clan Lamont amidships violently struck Karlshamns stem & port bow. It is stated that there was no time to sound any whistle signal or to exhibit lights,the time between first sighting the Clan Lamont and the collision being,it is estimated, only about one minute. Clan Lamont is estimated to have been proceeding at a speed of about 14-15 knots and appeared to start to turn to port immediately before the collision,whilst Karlshamn was starting to swing to STB. The angle of the blow is stated to have been approximately 65° leading forward on Clan Lamont. The master of the Karlshamn has since calculated that the collision ocurred in about lat 11 54 N- long 49 21′E, which places his vessel about 1½ miles south of the Admiralty course line. A subsequent calculation of the master,making a further allowance for current puts the position of the collsion actually on the course line. We have ascertained from the solicitors acting on the other side,that the Clan Lamont was proceeding on a course of 217° true at tiem of the collision and was on the port leg of her zigzag course. According to an informal conversation which the master of the Karlshamn subsequently had with the master of Clan Lamont whilst at Aden, Clan Lamont was zigzagging at a speed of 15 knots and had just altered from a westerly to a southwesterly course when Karlshamn was observed. A copy of the official log of Clan Lamont,which we have obtained, also mentions that the vessels wheel was put hard to starboard and both engines were stopped as soon as Karlshamn was observed. We have also ascertained from the Admiralty that the Clan Lamontwould have been directed to a position not more than 10 miles south of the Admiralty course line,although according to the other side the instructions given to Clan Lamont were to proceed zigzagging night and day at least 5 miles south of the Admiralty course line. The approx position of the collision according to Clan

KARLSHAMN 2.8.43

Lamont is given as lat 11 43′- long 49 02′E. It is contended on behalf of Clan Lamont that the collision was brought about by tge failure of Karls-hamn to follow the Admiralty instructions, the suggestion being thatthe collision ocurred about 9 miles to the southward of the course line and that Karlshamn was in that position as the result of negligent navigation. The statements obtained in South Africa from the crew of the Karlshamn are, as you will no doubt appreciate, not altogether easy to follow, particularly the masters account of his calculations in relation to the position of the collision is, to say the least of it, complicated. We therefore considered it desirable to consult a prominent master mariner, having experience of the waters in which the collision ocurred. This expert, having considered the statements and the information which we obtained from the Admiralty, has come to the conclusion thatin actual fact the collision ocurred" 10½ miles N NE xE from lat.11 46′N - long 49 12′E, or in lat 11 52,5′N - long 49 21,5 E, about 3 miles south of the Admiralty line."

" NEITHER VESSEL TO BLAME" - JUDGMENT 1.4.46

High Court of Justice

Admiralty Div.

Mr justice Pilcher ,giving judgment, found neither ship to blame.....
No blame attached to Clan Lamont. It was said that Karlshamn failed to keep to the north of the Admiralty line and that she should have ported. His Lord-ship found it impossible to ascribe blame to her for hard-a-starboarding. The time for the officer to make up his mind and to act was not more than half a minute. The Elder Brother agreed that the officer could not be said to be negligent for starboarding to an unlighted loom, and even if hard-a-starboarding was not the ideal action, the collision would still have ocurred with the helm to port. Neither ship was to be blamed for anything she did after they came in sight, There was a question whether the Karlshamn could be blamed for failing to carry out Admiralty instructions. It was suggested she got to the southward of the Admiralty line into water reserved for west-going vessels .The ship appeared to have received instructions to keep within that line and an imaginary line 10 miles to northward. The Collision was found to be 7 miles to the southward of the Admiralty line. The master of the Karlshamn said he did not know the area south was reserved to west-going vessels, but His Lordship thought, while it was not explained to him why he should not go to the southward, he might on reflection have inferred there was a probability that the line was to keep east and westgoing vessels clear....The masterof the Karlshamn was doing his best to keep his vessel within the limits of latitude prescribed by the Admirq lty instructions.

KARLSHAMN 2.8.43

The Karlshamn was clearly subjected to a strong southerly set. Such a set was, according to the evidence called before the court, an unusual phenomenon in that locailty,at that time of the year, and His Lordship did not think thatthe master could be blamed for not anticipating that it might occur, His Lordship accordingly found the the collision occurred without without negligence in either vessel,and claim and counterclaim would be dismissed and each party would pay his own costs."

Clan Lamont överklagade detta domslut

Court of Appeal, 16.7.46, avvisade överklagandet och stadfäste domen. "The appeal will be dismissed,with costs."

" The captain of the Karlshamn could not reasonably anticipate the southerly set of the current,and therefore he was neither acting properly in not allowing for it when he altered his course of 84° true to 90° true, which course, but for the unexpected southerly set,would have kept him well to the north of the Admiralty line. "

Eget

HISTORIK

Lastångare på 3767 brton byggd 1911 i Sunderland av stål.(Ex Hammarland, Jurkko Topic,Wien, Jurkko Topic, Cento) L. 106,6 B. 15,3 Tillhörig red AB Westindia (Sven Salén),Strandvägen 7a,Stockholm. Före detta finskt och maj 1943 äänu ej infört i Sv. fartygsregistret. Interimnationalitetscertifikat utställt 14.3.42 av sv. generalkonsulatet i Buenos Aires och förlängt 19.9 42 av legationen i Kairo och 1.4.43 av sv Konsulatet i Calcutta,Sven Salén köpte finska ss Hammarland i jan 42 då hon låg i Montevideo och vid besiktning 9.1.42 befanns i "good general condition". Från Washington nedsändes befh Lantz och chiefen Steen och det var 2.2.42 definitivt klart med flaggbyte, namnbyte etc. Fartyget kom 1.2 till Buenos Aires. Hela den gamla besättningen måste avmönstra och nytt folk mönstrades 10-15.3 varvid man i förts hand sökte få skandinaver ombord. Engelsmännen hade som villkor för flaggbytet ställt kravet att Karlshamn omedelbart fick chartras av Ministry of War Transport efter samma regler som för fartygen under svensk-engelska avtalet 1940,med den inskrönkningen att Karlshamn inte fick sättas i fart på U.K. utan skulle hållas sysselsatt i Indiska oceanan och Sydatlanten .

Krigshaverier Se 26.9.42 Torpederad vid Suez men torpeden exploderade inte.

12.8.44 sjunkbombsskador utanför Colombo.

KISA 4.8.43 ff

SKAKATS AV SJU MAGNETMINEEXPLOSIONER I ROTTERDAMKONVOJER.

Journal

Tors 27.7.43 avgått Luleå destinerad till Rotterdam med last av järnmalm. Lämnat lotsen 14,45 vid Rödkallen och fortsatt resan till Stockholm för avmagnetisering.

Ons 4.8 kl 09 fått kontrollofficer och signalmatros ombord i Cuxhaven och gått in i konvoj som nr I i BB kolonn omedelbart efter minsveparna. Under e.m.-vakten inträffade 2 minexplosioner och under kvällsvakten en varvid fartyget skakades våldsamt.

Tors 5.8 under morgonvakten exploderade en mina rätt förut med kraftiga skakningar i fartyget.Under förmiddagsvakten ännu en minexplosion. Vid 04.30-tiden märkte vakthavande maskinisten att något föremål stött emot och skrapat läågs fartygssidan eller botten. Kl 22.20 anlänt till Rotterdam och förtöjt å anvisad plats.

Tis 10.8 kl 18.30 avgått från Rotterdam med last av 1650 ton koks varav 311 ton på däck. Djupg F 15'7''- A 16'0''

Ons 11.8 Två magnetminor exploderat föröver under morgonvakten varvid fartyget vibreratkraftigt.

Lör 14.8 kl 12.30 Erhållit radioorder att fortsätta resan till Göteborg. WNW hård kuling,något brytande sjö och överspolning.

Sön 15.8 kl 00 ankratpå Bäckvikens redd på grund av hårt väder. Lättat och fortsatt 06.15. Under förmiddagsvakten har flera brott gått över backen varvid däcksmanskapets hytter vattenfyllts och kokkmattrona där förstörts. Däckslaststöttor, bräder och nät ramponerade och en relingsstötta slitits loss på akterkant av backen.

Mån 16.8 kl 07 anlänt till Göteborg o förtöjt i Sannegårdshamnen

Göteborg 20.8.43

Gösta Anderberg
1e styrman
E

S.E.Bolin
Befh

Gunnar Johansson
2e styrman

(Insänt av Sockerfabriks AB till SKN 25.8.43 med följande tillägg: "Några skador ha vid ytligare besiktning inte kunna upptäackas,men då fartyget f.n ligger vid Sockerbrukets kaj i Göteborg komma vi underhand att verkställa grundligare översyn och skola återkomma med underrättelser om skada därvid skulle konstateras."

Inga skador, enligt SÅAF 26.9.45

Avfört på SKN 28.11.45

Historik

Se Kisa sänkt vid kollision 11.12 43

FRANS GORTHON 5.8.43

MASKINSKADOR VID MAGNETMINEEXPLOSION I NÄRHETEN I KIELBUKTEN

Journal

Ons 4.8.43 kl 16.45 avgått Nordenham med last av 3075 ton gaskol till Stockholm.Assisterad av lots och en bogsersbåt.

Tors 5.8 kl 16.05 avgått Holtenau med spärrlots ombord. Lämnat lotsen vid Kiels fyrskepp kl 17.50. Kl 18.50 hördes en kraftig detonation på 250 meters avstånd c:a 3 streck om BB. Troligen en magnetmineexplosion. Pejlat rännstenarna. Ångaren läns.

Tors 7.8 kl 16.15 anlänt till Stockholm och förtöjt vid Gasverket i Ropsten STB sida till kaj.

Stockholm 11.8.43

B.J.Persson 1e styrman — Hugo Olsson Övermaskinist — N.B.Jeppsson Befh

Maskindagboken

Tors 5.8 kl 18.50 förmärktes en skakning i maskin. Rapport från bryggan att en mina exploderat i närheten. Kl 20-24 fartygets gång ej som vanligt, slag i ram,vev- och tvärstyckslager.

Lör 7.8 Under resan har det visat sig att 5 flänsar å stora ångledningen och 5 flänsar å winscheldningen i eldrummet börjat läcka. Vid 42 % fyllning å huvudmaskinen har även observerats läckning å cirkulationspumpens vattensida. Vid 37% fyllning observerades inget läckage.Troligen har sprickor uppstått i godset vid minexplsoionen.

Som ovan

Besiktningsinstrument

Anders Edgren besiktigat vid Ekensbergs varv, Sthlm 17.8.43 ff
Fartyget ankom till varvet 11.8 eftet lossning och arbetena ha sedan utförts medan fartygetvarit upplagt.

Maskineriet: Maskinaxeln losskopplas och upplyftes,2 axelflänsar utöppnade för besiktning.
8 ramlager utöppnad och undersökes
4 vevstakar, 2 slidstänger losskopplas och lägga på durken.
Vev- och tvärstyckslager undersöks och justeras.
Slidrörelserna losskopplas ochundersökas.
Förliga HT pistonstång undersks i verkstaden.
8 axeltappar avputsas.
Maskinramen undersökes för sprickor, lösa bäddbultar fastdras
De 3 förliga bärlagren i tunneln justeras. Aktre ramlagret förses med ny vitmetall i underhylsan. 6 kopplingsbultar omsvarvas och 2 förnyas,4 vevlager och ett tvärstyckslager inskruvas och tillpassas.Förliga mellanaxeln i tunneln utlyfts för justering

FRANS GORTHON 5.8.43

Eldrummet: Stora ångledningen nedtages, 5 flänsarompackas,isoleringen förnyas delvis. 4 mindre rör loss och fast för arbetet 5 st flänspar på winschångledningen ompackas.

Cirkulationspumpen: Vattentryckprovas o undersöks för sprickor.Pumphuset visat sig vara spräckt.Nyy pumphus beställsthos tillverkaren i Norge.

Rep.kostnad 6915:-

====================

Nyy pumphus insattes i cirkulationspumpen vid Ekensbergs varv i maj 44. Arbetskostand 1425:- Pumphuset till verkat av Fredrikstads Mek Verkstad för 1145 kr. Monterats med det gamla skovelhjulet,lager,axel mm

Assurans

Rederiets generalrräkning 6.7.44 = 9485:-
SKN 11 7. 44 essatt 9845:-

Data

Lastångare på 1824 brton byggd 1937 vid Fredrikstads Mek-Verksted i Norge av stål. L. 93 B 13 Tillhörig red AB Gylfe (Joh.Gorthon) i Hälsingborg.
Ingen historik

T 3. 6.8.43 HEMLIG

MOTORTORPEDBÅT BESKJUTEN FRÅN ÅNGARE PÅ SVENSKT VATTEN WNW VARBERG

Data

Motortorpedbåt på 24 depl. ton byggd 1939 vid Vosper i Portsmouth.
L. 18.2 B. 4,5 Djupg 1,2 10 mans besättning. Tillhörig Marinen.
2200 hkr Isotta-Fraschimotorer. 40 knop. Systerfartyg T2.

Hemligt signalmeddelande CMDV till CM 23.55 den 6.8.43

M/t-båt T3 blev idag kl 22.05 under bevakningsuppdrag beskjuten 2½' W Klåback från en ångare under norsk flagg. Ingen person skadades och inga materiella skador uppkommo. Händelsen inträffade på svenskt vatten c:a 7½' WNW Varberg.

HEMLIG

Dito kl 12.17 den 7.8.43

HEMLIG . Händelseförloppet vid beskjutningen av T3 var i stort sett följande: Omkring 21.55 observerad T3 två sydgående fartyg W Klåbacks fyr WNW Varberg, ett på territorialgränsen och ett c:a 2½' W. Klåback. T3 närmade sig det yttre fartyget, gick runt detta och lyste på det med strålkastare för att se namnet " Dossler- Bremen". T3 hade tända lanternor och belyste egen flagg då och då. Därefter styrde T3 med ostlig kurs och c:a 35 knop mot det inre fartyget. På c:a 150 meters avstånd tände T3 strålkastaren för att se fartygets namn. Fartyget, en norrman, öppnade omedelbart eld vilken pågick under 3-4 minuter och var synnerligen häftig. T3 ändrade omedelbart kurs och gick för om ångaren med hög fart, tända lanternor och flaggan tidvis belyst. Ett märke på luckan akterut och ev en skottskada under vl i förstäven kan ha förorsakats av elden. Undersökning pågår. T3 ingick efter händelsen till Varberg för rapport. Det norska fartygets namn var sannolikt "Breda".

HEMLIG rapport 7.8.43 t. CM från Ch för 3:e Torpedbåtsdivisionen.

Härmed får jag vördsamt meddela att under beordrad övervakning Vinga-Båstad-Vinga natten till 7 ds blev torpedbåten T3 beskjuten av ett norskt handelsfartyg utanför Klåback.

T3 avgick från Nya Varvet 6 ds kl 20.30 under utpasserande Vinga och satte kurs sydvart mot Tistlarna och Nidingen.

Kl 21.12 passerades dansk motorskuta utanför Kungen, sydgående.
Kl 21.49 -"- tyska handelsfartyget Tucuna av Hamburg.
Kl 21.55 -"- tyska handelsfartyget Vesta av Bremen syd Nidingen Nordgående.

Kl 21.55 upptäckt ljussignaler från ett sydgående fartyg. Följande ljussignaler avgåvos upprepade ggr. 2 långa, 1 kort och därefter 2 långa och en dubbelt så slång som föregående gång. Sign. avgåvos med vitt

T3 6.8.43

ljus. Någon notis om våra signaler gjordes inte. Samtidigt upptäcktes en sydgående ångare c:a 800 meter utanför den signalerande ångaren. Kurs sattes dit och ångaren belystes med strålkastare och T3:s flagg belystes. Ångarens namn var Drossler av Bremen. Därefter sattes kurs mot den ångare som tidigare signalerat. Lanternorna voro avbländade och vi närmade oss ångaren tvärs dess BB-sida. På ungefär 150-200 meters avstånd riktade T3 strålkastare mot ångaren. Efter c:a 20 sekunder öppnades eld med automatvapen,förmodligen en 20 mm AKA från backen mot T3. Strålkastaren släcktes omedelbart och belysningen å flaggan tändes. Skjutningen upphörde efter c:a 2 minuter. Under belysningen hade konstaterats att fartyget var norskt, färgerna på utsidan, gul skorsten och ovanligt hög akter.Enligt uppgift från MDV Förb.c. skulle det vara norska ss Breda. Skjutningen verkställdes som verkningsskjutning med första salvan akter strax ovanför, nästa salva för om T3 samt några skott alldeles intill och ovanför bogen samt därefter några salvor rätt över T3 c:a ½ meter ovanför.Träff, förmodligen av splint iakttagen akter samt mellan bryggan och ksp-tornet. När skottlossningen började satte T3 högsta fart mot Klåbacks fyr samt stoppade och undersökte fartyget när betryggande avstånd från ångaren erhållits. Bedömt avstånd vid skottlossningen av Fc, löjtnant Göthman, fänrik Backman , fänrik Hansson, Sgt 2:a gr. Högberg samt signalpersonalenfrån Klåback 2- 2½'. Av mig bedömdes att med hänsyn till materielen och liv var ett närmande ånyo till ångaren ej tillrådligt.Skottlossningen mot T3 tyder på ett sällsynt felbedömande av situationen samt stor nervositet om det hela inte skett i provokatoriskt syfte. T3 hade ju gånglanternorna tända och hade strax innan på c:a 800 meters avstånd belyst en tysk ångare samt hade flaggan belyst. Att sedan öppna eld mot samma torpedbåt efter 4 minuter finnes knappas någon förklaring till. Förbindelse söktes genast per radio med CMDV och CGE men av någon anledning,som håller på att utredas, kunde ej förbindelse erhållas.Därefter inpasserade T3 Varberg,efter förfrågan hos KSS huruvida inpassering kunde ske,och CGE meddelades om det inträffade. T3 fortsatte därefter övervakningen och anlände Nya Varvet kl 06.05 7 ds.
Några skador ha ej kunnat konstateras,men T3 kommer att sliptagas vid första lämpliga tillfälle för undersökning. På två ställen ha konstaterat märken efter rikoschettering i färgen.

3. Torpedbåtsdivisionen den 7.8.1943

Fc O. Göthman

DC

UD, Kumlin, begärt protest i Berlin 12.8.43 enär Breda gått i tysk tjänst med tyskt vaktmanskap ombord. Protesten framförts 18.8.43. Ingen uppföljning av detta i vol 1149 på Neutralitetskränkningar.

1) LILLIE MATTHIESSEN 8.8.43 SKN:" Ej krig."

INBLANDAD I TRIPPELKOLLISION PÅ AVMAGNETISERINGSSTATIONEN I BRUNSBÜTTEL.

Rapport

Avgick Bremen 7.8.43 destinerad till svensk hamn via Holtenau för order. Rumslast 1250 ton kol. Djupg F 14'3" - A. 16' 20 ombv

Kl 15.33 sön 8.8 tysk sommartid kolliderat under rundgång för avmagnetisering vid stationen i Binnehafen innanför Brunsbüttelkoog först med ss Koholyt av Königsberg ((844 brton Byggd 1920)) och sedan med ss Kjell av Stockholm.Vind WSW 7 Beaufort. Regnbyar, god sikt. Befh och slusslotsen W. Beeken på bryggan. Ingenutkik. Plåtar bucklade och klysplåten uppfläkt i BB bog,ankarstocken böjd,klystrumma och klysbricka bräckta,backdäcket samt ankarspelet och räckverk BB skadade, divbucklor i STB bog samt 2 bucklor midskepps i översta stråket i bordläggningen, aktre däverten bräckt.

Journal

Lör 7.8 kl 15.55 avgått från Bremen.

Sön 8.8 kl 13.30 förtöjt i slussen i Brunsbüttelkoog. Kl 14.10 gått ut ur slussen u.slusslots ledning, samt med 2 kanalstyrare ombord,för att avmagnetisera vid stationen insidan slussen. Passerat genom mätningsstationen 2 gånnger med kontrakurser,därefter gått inunder avmagnetiseringsbågen,svängt runt ochgått genon mätningsstationen på ostlig kurs och med helt sakta fart kl 05.24-05.27.Stoppat. Erhållit order att passera stationen ännu en gång med kontrakurs. Samtidigt observerades ss Koholyt av Königsberg c:a 500 meter förut med stäven mot kanalens sydsida och aktern ungefär tvärs ut,till synes stillaliggande. Kl 15.29 slogs skata fram Och girades BB hän mot kanalens norra sida i avsikt att passera akter om Koholyt.Kommen 200-250 meter närmare,upptäcktes att Koholyt helt sakta började gå akteröver.BB-signal gavs i ångvisslan och efter ytterligare c:a 100 meter gavs BB-signal.Koholyt befann sig då med aktern ungefär mitt i kanalen med, som det såg ut, stoppad maskin samt obetydlig fart akteröver. Efter det vi gått 50-75 meter gav vi 2 långa signaler i ångvisslan vilket enligt kanalförordningen betyder:" Vi passerar ostvart akter om er." Vi befann oss nu c:a 30 meter från ducd'alberna på kanalens norra sida där ss Kjell av Stockholm låg förtöjd. På grund av giren kom vi att stäva rätt på Kjells BB bog. För att undvika kollision med Kjell slogs kl 15.32 full fart fram samtidigt som STB roder gavs.Nu upptäcktes att Koholyt ökat farten akteröver och propellervattnet visade att hennes maskin arbetade back. Nu ansåges en kollision oundviklig. Maskin stoppades och full back slogs 15.33 samtidigt som fällning av STB ankare beordrades. Just när ankaret fallet 15.33 träffade vårt STB bog med hård kraft Koholyts akterskepp,varvid vårt förskepp tvingades BB hän och med kraft träffade Kjells BB bog. Vårt BB-ankare trängde in i Kjells bord-

LILLIE MATTHIESSEN 8.8.43

läggning under backen och rev upp denna ett stycke. Olika maskinmanövrar företogs kl 15.33-15.35 då stopp slogs. Genom aktgivande på Koholyts propellervatten konstaterades att från den tidpunkt då hon låg ungefär mitt i kanalen arbetade hennes maskin back för att strax före kollisionsögonblicket synbart ökas till full back. Inga som helst signaler gavs från Koholyt. Efter åtskilliga manövrar för att komma fri från Kjell gick Lillie Matthiessen och förtöjde vid ducd'alber pm kanalens N. sida kl 18.30. Omedelbart därpå kom kapten Piper från Board of Trade och kapten Kling från Sartori & Berger i Kiel ombord för att besiktiga skadorna. Det bestämdes att dethål i BB bog som Lillie Matthiessen fått skulle repareras provisoriskt och att övriga skador skulle repareras i svensk hamn. Kanalen är på olycksstället 195 meter bred. Vind WSW 6-7, mulen, disig luft,regnbyar.

Mån 9.8 protokoll över kollisionen upsatt av överlotsen van Leben och kapten Kling i Brunsbüttel.

Ons 11.8 kl 08.20 kom 2 man ombord och påbörjade reparationen.

Fre 13.8 kl 10.35 var rep. på BB bog färdig. Avgått 11.10 med slusslots ombord för att avmagnetisera.Sjövärdighetscerifikat utfärdat. Avgått kl 16.30 u. lots ledning.

Lör 14.8 kl 13.30 lämnat lotsen vid Keil fyrskepp. Kl 14.45 vänt på grund av hård storm sedan det visat sig att den prov. reparationen på BB bog läckte. Kl 20.10 ankrat å Holtenau redd. Börjat lägga cementkista i förpiken på BB sida.

Sön 15.8 Cementkistan färdig 01.50. Erhållit lots 05.35,lättat och fortsatt resan

Tis 17.8 anlänt Köping kl 22.55 och förtöjt å anvisad plats.

(Ovanstående tider = tysk sommartid,d.v.s en timme före sv.Medeltid)

Crew List

Befh Johan Augsut Bölenius, E.Dahlbergsgatan 35,Sthlm, 23.9.90 i Sthlm
(Vikarierannde befh i 2 månader)

1e styrman Sigvard Torgny Larsson,12.10.03

2e styrman Magne Edvard Larsson, 1.6.13

Chief Bror Hjalmar Stenberg, 25.6.83

2e maskinist Boban Åke Larsson, 1.8.03

Stuert Ivar Bruhammar, 4.1.09

Kock Stig Albert Lundegård, 15.12.06

Mässuppassare Per Harry Jönsson, 6.7.18

Matros Erick Mathiesen, 15.5.10 i Tallinn

Matros Johan Reinhold Olsson, 8.4.94

Lättmatros Karl Henning Karlsson, 8.4.15

Lättmatros John Gustav Andersson, 19.9.23

Lättmatros Åke Axel Sjöblom, 22.9.20

forts

LILLIE MATTHIESSEN 8.8.43

Forts crew list

Lättmatros Karl Olov Klang, 18.7.20
Donkeyman Karl Erik Olsson, 12.9.13
Eldare Tage Östen Friberg, 8.12.10
Eldare Ernst Karl Nilsson, 2.10.21
Eldare Gustav Hilbert Karlsson, 22.10.16
Lämpare Henrik Hjalmar Altin, 28.2.15
Maskinelev Nils Ivar Mloin, 9.11.18

~~KKxmmmmxxxxxxxxxxxxx~~

Sjöförklaring i Stockholm 23.8.43 kl 11.30

Advokat Erhard Westman för Ocean i Göteborg -Kasko.
Advokat Hans Hintze för SÅAF - Kasko.
Sjökapten Gunnar Båtelsson för red AB Westindia.
Sakkunniga: Anders Edgren & Ernst Perno.

1) Var orsaken till Koholyts läge i kanalen bekant för LM:s lots?
2) Fanns ej möjlighet att imvänta Koholyts manövrering ur sitt trafikhindrande läge i kanalenn?

Befh Bölenius: --Koholyt haft signal hissad att hon skulle undergå avmagnetisering.Lille M. haft samma signal. Man hade därför haft skälig anledning antaga att Koholyt skulle backa och svänga runt för att gå in i avmagnetiseringsstationen. Det vore brukligt att fartyg gick ostvart och västvart i kanalen passerade akter om fartyg som befann sig under rundsvängning. (Skiss bilagd konceptprotokollet). Koholyt fortsatt att gå sakta back efter Lille M:s första BB-signal ända tills hon var ungefär mitt i kanalen,men Lillie M:s lots ansåg det inte som på något vis riskabelt att gå akter om Kohloyt. Lotsen sagt till befh att det var Koholyts skyldighet att gå framåt och att Lillie M. inte hade annat att göra än att fortsätta sin manöver. ~~xxxxxxx~~ Lillie M. gick med c:a 2 knop men befh hade då tycket att det börjat se riskabelt ut. Lillie M:s lots vid förhör inför överlotsen den 9.8 uppgivit att någon kollisionsrisk inte funnits förrän Lillie M. kommit c:a 20 meter från Koholyt. Lotsen sade sig av Koholyts lots ha hört att Koholyt inte fått rätt maskinmanöver. Sålunda skulle 3 gånger ha slagits framåt på Koholyts maskin telegraf men att det oaktat erhölls backmanöver. Koholyt inte, som befh sett, fällt något ankare.Inte regnat vid tillfället. Koholyt var lastad och något propellervatten hade inte iakttagits då befh först iakttog Koholyt.

1e styrman Larsson: På bryggan från kl 12.30.Han hade dock, då Lille M. var ungefär mitt i kanalen, varit borta från bryggan c:a ½ minut för att varsko Karlsson & Sjöblom att de skulle bege sig fram på backen och vara

LILLIE MATTHIESSEN 8.8.43

redo vid ankarna. Innan han lämnat bryggan sett Koholyt ligga till synes stilla med förstäven mot sydsidan av kanalen.Strax efter det han återkommit till bryggan gavs första BB-signalen från Lillie Matthiessen. Då förelåg ingen som helst kollisionsrisk. Så snart han förstått att kollisionsrisk förelegat hade han skyndat mer från bryggan och fram på STB- sidan.Han hade hört STB-ankaret fällas. Vid kollisionen med Koholyt var avståndet till Kjell c:a 15 meter.

1e maskinist Larsson: Vid sakta fart i maskin gjorde fartyget inemot 3 knop. Före kollisionen hann maskinen komma upp i full back. LM:s propeller högergängad.

Lättmatros Karl Henning Karlsson: Var på skterdäck då 1e styrman beordrat honom fram till backen.Hört 2 BB-signaler från Lillie M medan han ännu var kvar på akterdäck.Då han just kommit upp på backens BB-sida var avståndet till Koholyt c:a 15 meter. Kraftigt propellervatten synts från Koholyts prppeller. STB ankare fällt före kollisionen med Koholyt.

Lättmatros Sjöblom: Gått med lättmatros Karlsson till backen. Fällt STB ankare ungefär samtidigt med eller något före Koholyt törnat mot Lille Matthiessen. Avståndet till Kjell översteg då inte 15 meter. Kraftigt propellervatten från Koholyt,

---

KK memorial 13.10.43

Enligt uppgift vid sjöförhöret skall man ombord på den tyska ångaren hava erhållit fel manöver från maskinrummet,vars vakthavande maskinist slagit back på maskin i stället för framåt. Under sådana omständigheter bär ss Koholyt ensam skulden till ombordläggningen. Ex officio

Bo Bergström

Historik

Se 26.8.41

Se även Normandia 11.8.43 där den här kollisonen omnämns .

3) KJELLL 8.8.43

PÅRÄND AV LILLIE MATTHIESSEN PÅ AVMAGNETISERINGSBANAN I BRUNSBÜTTELKOOG

Rapport

Avgick Gävle lör 31.7.43 detsinerad till Bremen. Last av 1925 ton järnmalm. Djupg F. 16'1" - A. 17'2" 18 ombv.
Påränd av ss Lillie Matthiessen av Stockholm kl 15.40 sön 8.8. då Kjell låg förtöjd i ducdålber i Binnenhafen,Brunsbüttel. Hård byig vind, regnbyar. Inga sjövakter satta. Eldaren Pjotor Folga lindrigt skadad. BB bog helt intryckt ovan huvuddäck, stora skador på eldarskansen,däecket etc. Läck i förrummet BB. (Se journalutdrag)

Journalutdrag

Ons 4.8 kl 05.40 passerat kontrollen vid Laboe. Kl 07.20 passerat Holtenau sluss.Inga order om var lasten skall loassas. Fortsätter till Brunsbüttel Kl 15.40 förtöjt i duc d'alber i Binnenhafen,Brunsbüttelkoog.Fortfarande inga order.

Fre 6.8 kl 17.20 erhållit order att lasten skall lolssas i Emden.Avgångsorder skåll inväntas från Marinkommandot.

Sön 8.8 kl 15.40 pårdänd av ss Lillie Matthiessen som hade stark fart. Stöten träffade på BB bog mitt i eldarskansen. Bogenblev fullständigt intryckt över huvuddäck. Eldarnas tvättrum, mäss,bostadshytt samt lampskåpet demolerades fullständigtk. Järnskott & däcksbalkar krökta,däcket upptryckt, 2 pollare och en wirerulle slitits loss, räcket loos och tillbucklat,berghultsplåten skadad,nåten i däcket skräckts sannolikt även över åt STB.Eldare Folga lindigt skadats av splitter. En läcka uppstått i förrummet BB i en buckla mellan 2 spant från tätt ovan lastvattenlinjer ner till slaget. En cementkista ditsatts snarast möjligt. Kjell låg med STB-sidan mot en ducd'alb tätt akter om förriggen. Ångaren trycktes mot ducd'alben så att den bröts loss och flöt upp långs sidan varvid skador kan ha uppstått under vattenlinjen. Vid stöten sprängdes förtöjningarna och ångaren gled akteröver varvid aktern törnade mot en ducd'alb så att reling och brädgång trycktes in ovanför poopdäcket. Skeppsbåten, som legat förtöjd på STB sida,slets loss och försvann. 3 förtöjningar sprängdes och gick till största delen förlorade. I eldarmässen förstördes matservisen. I lampskåpet tillbucklades 2 st fotogentankar och sprungo läck så att 25 liter fotgoen rann ut. En ankarlanterna förstördes. Två Hyttlampor för karbid krossades, ävensom reservglas till sidolanternorna och 2 st röda cylindrar till lanternor för icke manöverfärdigt fartyg. Då lasten lossats är det möjligt att ytterligare skador kommer att synas vid besiktning. Kl 22.30 erhållit lots undervars ledning och med assistans av en bogserbåt ångaren skiftades till kaj i Brunsbüttel.Förtöjt kl 24.Ångaren står på grund vid kajen.

Mån 9.8. haft besiktning . Provisrisk reparation måste ske på platsen

KJELL 8.8.43

Tis 10.8m kl 07 påbörjades provisorisk tätning med 4 man från verkstad iland.

Reparationsarbetena fortsatt varje dag till tors 19.8 då de avslutades kl 18. Erhållit sjövärdighetsbevis för resa till Bremen för loossning och vidare med last till svensk hamn oct till reparationshamn i Sverige.

Bremen 24.8.43

Sven Magnus Svensson

Befh

Crew list

Befh Sven Magnus Svensson, Nygatan 35,Kalmar,
1e styrman Karl Ivar Petrus Strömberg, Övre Bryggården,Södertälje,13.12 97
2e styrman Karl Gunnar Söderberg, Lugnet,Ridbo, 18.2.06
Chief Per Olof Olsson, 4e Tvärgatan 49.Gävle, 14.4.83
Maskinist Karl Karlsson, Södervärnsgatan 13,Visby, 24.1.83
Föreståndarska Sigrid Gunhild Brauer, Åsögatan 123,Stockholm, 2.12.13
Kokerska Karin Ingegerd Jonsson, Brännkyrkagatan 9,Stockholm, 9.2.13
Matros Allan Rickard Ljunggren, Vaxmoravägen 23,Tureberg, 5.3.12
Matros Helge Gustaf Lennart Olsson, Hagelstad, Källaberg,27.8.19
Matros Sven Fernberg, V:a Storgatan 37,Sölvesborg, 27.3.96
Lättmatros Erik Lennart Karlsson, Vassmolösa, 4.10.18
Jungman Erik Hugo Hedström, Nygränd 4, Stockholm, 17.5.13
Jungman Erik Vidar FRank, Gåsbacka, Fredriksfors, 11.6.24
Smörjare Jonas Gustaf Adolf Lind, Pilgatan 13,Göteborg, 26.1.01
Eldare Algot Sigfrid William Andersson, Solhaga 20, Mölnlycke, 7.12.13
Eldare Pjotro Folga, Brännkyrkagatan 20,Stockholm, 28.6. 03
Eldare Karl Fredrik Emanuel Johansson, Källmansgatan 1, Göteborg, 25.9.11
Lämpare Nils Gunnar Larsson, Första Tvärgatan 11,Gävle, 16.2.12

Sjöförklaring i Oscarshamn 4.9.43 kl 10.

Sakkunniga Hamnkapten Thor Loman & ombudsman Th.Johansson

Befh Svensson: Brutit sjövakterna den 8.8,hade själv tillsynen ombord. Alla var ombord eftersom de tyska marinmyndigheterna inte tillät någon att gå iland. Ingen var dock i tjänst eftersom mäklaren upplyst att avgång till Emden säkert inte skulle ske förräm ons 11.8. Eftersom fartyget skulle ligga stilla förtöjt i ducd'alber så länge hade jag givetvis ingen orsak att hålla maskinen klar och ha sjövakter gående. En man satt som vaktman. Den här olyckan skulle inte ha kunnat undvikas genom åtgärder från min sida ens om så hela besättningen varit på däck,maskine klar,ja t.o.m om jag haft 20 man till mitt förfogande.Vi låg fast förtöjda och det skulle ha tagit minst en halvtimme att kasta loss och få ut

KJELL 8.8.43

fartyget på vattnet.Jag vill tillägga att jag inte får flytta mitt fartyg utan kanallots ombord och sådan fanns givetvis inte ombord den 8.8. -En liten stund före olyckan befann jag mig i min sovhytt men gick ut på däck då och då. Vid ett sånt tillfälle lade jag mäkke till 2 fartyg som med signalen "Z " hissad tdyligen höll på att avmagnetisera,men jag fäste mig inte särskilt för dem. Jaggick åter ner i min hytt,men kände en viss oro i kroppen,varför jag reste mig upp och tittade ut genom förliga ventilen. Då fick jag se ett fartyg närma sig på 100-200 meters avstånd med ovanligt hög fart.Jag rusade ut på däck menjust som jag kom utanför dörren inträffade påränningen. Det påkörande fartygetvar Lillie Matthiessen av Stockholm. Jag fritar mig,mitt rederi och mitt fartygs besättning från allt ansvar för det inträffade.

1e styrman Strömberg: Vaknade vid påränningen i sin koj.

Matros Helge Olsson: -"- -"-

Befh Svensson: Vaktmannen vid tillfället varit ledig från tjänstgöring. Ingen av Kjells besättning sett hur påränningen gått till. Då jag såg ut genom ventilen såg jag endast fartygets däckshus,master och skorsten, icke xxxxxx vattenytan,men jag såg att farrtygethade obanligt hög fart i förhållande till vad som är brukligt i kanalen. Förlusten av skeppsbåten upptäckts 30 minuter efter kollisionen. Båten hade legat i sjön förtöjd på STB-sidan. Det var braket vid kollisionen mellan Lillie Matthiessen och Koholyt som fick mig att se ut genom ventilen ochjag såg då Lillie Matthiessen med en BB-gir styra emot vårt förskepp. Ögonblicket fter följde sammanstötningen. Kjell fick ett c:a 4 kvadratmeter stort hål i BB bog över vl med inbuktningar därunder. Genom stöten sprängdes förtöjningarna som var angjorda vid en pållare iland, och förskeppet trycktes mot land så att en ducd'alb bröts sönder . Även katrespringet och aktre förtöjningen brast och sedan skar x Kjell akterut och tryckte med sin akterspegel en ducd'alb skev.Kollisionen inträffade c:a kl 15.40.

KK memorial 18.10 43

Kjell hade ingen skuld till den inträffade ombordläggningen.

Ex officio

Bo Bergström

SLNEIII vol 277 Ej krig

Kjell avförts 7.8.45 som " ej krig".

(Se även Lillie Matthiessen 8.8.43)

Eget Historik

Lastångare på 1320 brton byggd 1898 vid Burmeister & Wain i Köpenhamn av stål. (Ex Walborg, Flandria) L. 71,1 B. 10.7 Tillhörig Ångf AB Kjell

Egna noteringar

KJELL 8.8.43

(Harald Jeansson) i Stockholm. 526 ihkr maskin från B& W. Inköpt som Valborg i april 1922 för 300.000 kr från D/S A/S Torm (C.Kraemer) i Köpen hamn.Byggdes som Flandria för A/S Inga (P.L.Fisker) i Köpenhamn.Tillhörde som Valborg först D/S A/S Bothnia (C.Kraemer) men överfördes senare till dotterbolaget Torm. - På resa Emden-Oxelösund med kollast kolliderade Kjell kl 00.30 den 22.9.41 i disigt väder utanför Trelleborg - N. 55 14'- O. 13 11'- med ss Inge Christoffersen av Flensburg sedan Kjell av sin vakthavande styrman framförts med full fart trots drivande tjockabankar och allmänt dålig sikt.Kjell träffade tysken med sin stäv och STB bog om BB varvid tyskens akterskepp under STB-gir slog mot Kjells STB-sida strax akter om förriggen. Då det tyska fartygets röda sidoljus siktades i tjockan på STB bog beordrade Kjells styrman BB-gir i stället för STB-gir. Inge C.fick allvarliga skador och assisterades av Kjell svårt läck in till Trelleborgs redd. Kjell anlöpte Kalmar för undersökning av sina ovabordsskador. - 13.1.41 tog Kjell upp besättningen 14 man på ss Brechsee av Bremerhaven som kl 10 minsprängts och sjunkit utanför Limhamn. (Se Bertha 11.1.41) Underhela sin 31-åriga svenska tillvaro tillhörde Kjell samma rederi.Hon såldes i juni 1953 för 165.000 kr för nedskrotning till Carl Persson & Söner i Ystad.Nedskrotningen tog endast 6 veckor.

(Krigshaverier : Se 29.7.44 Bombad i Bremen)

NORMANDIA 11.8.43 40% krig

INBLANDAD I TRIPPELKOLLISION PÅ BRUNSBÜTTELS REDD MED LUNARIA & SVEND PII.

Rapport

Avgick Luleå sön 30.7.43 destinerad till Rotterdam med 1731 ton sligmalm.
Djupg F 14'11" - A 16'1" 21 ombv

Ons 11.8 kl 01.40 på Brunsbüttels redd kolliderat med danska ss Svend Pii som draggade ner mot Normandia, vilken i sin tur draggade mer mot Lunaria och Svolder. Samtliga fartygs lanternor avbländade. Svag SW vind, klart. 2e styrmans vakt. Utkik på bryggan. Normandia fått brädgångrana längs hela BB-sidan intryckta och delvis söndertrasade, stöttorna krökta, stöttorna under bryggan avslagna och krökta, däckshusskottet BB intruckt, bryggan och lanternställningen om BB sönderslitna, akterdäcket intryckt vid förkant av lucka 4 BB, ställningen till akterflotten krökt och BB livbåtslejdare sönder-sliten.

Skeppsdagboken

Mån 9.8 ankrat på Brunsbüttel redd, BB + 60 famnar.

Tis 10.8 till ankars i väntan på konvoj. Kl 19.30 erhållit order genom lotsbåten att avgå kl 06 ond 11.8. Erhållit lots kl 20.15

Ons 11.8 01.40 började lastade ss Svend Pii av Köpenhamn som låg till ankars på Normandias BB bog att dragga i den hårda ebbströmmen. SvendPii törnade med sin akter mot Normandias STB bog och svängde därefter med sin akter mot Normandias BB bog. Maskinmanöver företogs på Normandia för att komma klar SvendPii men detta lyckades inte. Därefter kom båda fartygen i drift ner mot ankarliggande ss Lunaria av Göteborg vars bog coh STB ankare åstac kom skador på Normandia. På Normandia verkställt maskinmanöver för att komm klar de andra fartygen. Då Lunaria var klar från sidan drev Svend Pii åter med sin akter mot Normandia så att nya skador uppstod. Vid manövrerna för att komma klar Svend Pii törnade Normandia med sin BB låring mot Norska ss Svolder som låg till ankars. Under lotsens ledning skiftades sedan ankarplats. Rummen pejlades omedelbart. Skadorna undersöktes vid dagsljus -se rapporten. Reservation för oupptäckta skador. Reparerat vanten och lagte en cementkista där akterdäcket var intryckt. Kl 03.15 erhölls en spärrballong och 3 ballongsoldater. 06.30 lättat ankar och fortsatt resan. Kl 09.25 fårr eskortofficer och en signalman vid Cuxhaven. Kl 11.10 lämnat lotsen och fortsatt sydvart i konvoj.

Lör 14.8 07.15 lots ombord vid Hook van Holland. Kl 10.25 förtöjt i Maashaven.

Maskindagbok

Ons 11.8 gått sjövakter och hållit maskinen klar. Lättat ankar för kollisionen

Manövrer: HB 01.42, St 01.44, SF 01.54, FF 01.55, St 01.56, FB 01.57
St 01.58, FF 01.59, SF 02.00, St 02.02, SF 02.03, St 02.03,
SF 02.04, FF 02.06, SF 02.12, St 02.15, HF 02.16, st 02.19
FB 0220, St 02.21, SF 02.22, St 02.23, SF 02.24, st 02.25

2

NORMANDIA 11.8.43

Ankrat. Manövrerna utförda för att komma klar pådrivande fartyg.

Rotterdam 14.8.43
Alf Arvidsson
Befh

Crew List

Befh Alf Gustav Bertil Arvidsson, Ekedalsgatan 51,Göteborg,28.3.05
1e styrman Thor Gädda, Göteborg, 12.9.03
2e styrman Hilding Fredriksson, Sölvesborg, 15.2.97 (11 mån)
Chief Victor Johansson, Västra Frökunda, 31.1.87 (24.7.43)
Maskinist Evert Leckström, Sjötorp, 23.6.14
Timmerman Engelbert Lindström, Gävle, 5.4.94
Matros Bertil Persson, Sundsvall, 19.7.17
Matros John Petterson, Jonstorp, 23.12.09 (21.6 .43)
Lättmatros Nils Gunnar Nord, Sundsvall, 22.12 14
Jungman Olof Jansson, Länna, 12.3.25
Jungman Bengt Karlsson, Norrköping, 22.3.25
Donkeyman Karl Erik Danielsson, Göteborg, 2.3.11
Smörjare Harry Mellgren, Göteborg, 21.2.09
Eldare Sven Lindstrand, Göteborg, 5.6.09
Eldare Helge Svensson, Örkelljunga, 18.9.13
Eldare Folke Lundin, Skederid, 6.3.20
Lämpare Gustav Hammarberg, Alnön, 11.7.13
Maskinelev John Sjöström, Örnsköldsvik, 29.8.24
Föreståndarska Karin Andersson, Stcokholm, 23.9.93
Kokerska Betty Nyberg, Göteborg, 3.3.79
Städerska Astrid Lundon, Göteborg, 17.10.18

Sjöförklaring i Göteborg 31.8.43 kl 10

Sakkunniga hamnkapten Sven Lundmark & kapten Per Wästgerd:inga frågor.
Advokat Mårten Henriques för SKN
Jur.kand Carl Alf Montan för SÅAF
Befh Arvidsson: Kielkanalen strax före utmynnandet i Elbe företer en utvidgning, kallad Binnenhafen, med bunkringsstationer o.dyl. Genom en sluss kommer fartygenut i Elbe på Brunsbüttels redd.Åtskilliga fartyg låg 9.8 förtöjda i Binnenhafen där en svår kollision inträffade mallan Lillie Matthiessen och ss Koholyt. ((Anhopningarna berodde på bombningarna av Hamburg 24-30.7 med följande kaos i lossnings-och lastningsmöjligheterna på tyska Nordsjökusten)) Orsaken varför Normandia och andra fartyg förflyttades från Binnenhafen till Brunsbüttels redd var troligen att myndigheterna var rädda för en anhopning av fartyg i den känsliga del av kanalen som utgöreas av Binnenhafen och som ligger innanför sista slussen

NORMANDIA 11,8.43

för den händelsen fler kollisioner skulle inträffa. Inte heller Brunsbüttels redd hade utrymme för den anhopning av fartyg somkom till stånd där 11.8 Omkring 12 ankarliggare. När det nu bestämts att fartygen skulle förflyttas ut till Brunsbüttels redd,hade det legat närmare till hand att ankra på Altenbruchs redd,vilket vatten är rymligare.Enligt vad jag senare konstatera var detta vatten redan fullbelagt av ankarliggare.Normandia ankrade alltså på Brunsbüttels redd och lotsen valde tydligen ankarplats efter marinmyndigheternas instruktioner och jag hade föga praktisk möjlighet att påverka hans val. Lotsens handlingssätt betingades ju av krigsförhållandena. Där Normandia ankrade låg inga andra ankarliggare ivägen.Hur än Normandia svängt med strömmen skulle hon gått klar för andra fartyg. Strömförhållandena är vid Brunsbüttel synnerligen förrädiska enär stranden buktar sig ,och ebben är naturligtvis starkare än floden. Svend Pii ankrade efter det Normanida ankrat och var oförsiktig nog att gå mellan Normandia och ett annat fartyg och ankra.När hon nu ankrade så nära Normandia som hon gjorde,hade man kunnat vänta sig att hon hade haft klarti maskin för att vid behov kunna göra manövrer. Säkerligen hade Svend Pii inte maskin klar för hon gjorde inga manövrer för att avvärja olyckan. Normandia hade sin maskin klar samt ett befäl och en besättningsman på bryggan för alla eventuatliters skull. De manövrer som Normandia företog gjorde olyckanmindre till sin omfattning än vad den annars skulle ha blivit. Jag försökte backa Normandia så att Svend Piis akter skullesvänga klar vår BB bog. Detta lyckades inte eftersom Svend Pii inte hjälpte till med någon manöver. Normandias kätting var så sträckt att verkan av manövern uteblev. De haverier som inträffade efter första kollisionen var en följd av Svend Piis olyckliga åtgöranden och underlåtenheter i samverkan med omständigheter betingade av krigsförhållandena. Ingivit en skiss i 4 ex (Se sid 4) Innan Svend Pii kom i drift hade hennes akter legat en fartygslängd från Normandias för. Svolder låg till ankars c:a 100 meter från Normandias BB-sida. Lunaria låg akter om Normandia. Befh hade vid kollisionstillfället inte vågat slacka på Normandias kätting emedan han befarade att fartygens kättingar skulle trassla in sig i varandra, eller att Normandias kätting kunde komma in i Svend Piis propeller.Sedan Normandia ankrat hade även de 3 andra fartygen ankrat upp.Normandia låg stilla då befh gick till kojs någon gång mellan kl 22 och 23.

2e styrman Fredriksson: Haft vakten från midnatt. Svend Pii ankrat upp c:a 01.30 omkring en fartygslängd från Normandia. Då styrman förstått att Svend Pii höllpå att dragga ner mot Normandia hade han varskott befh som kom upp på bryggan i samma ögonblick kollisionen inträffade.Till följd av kollsisionen började sedan även Normandia dragga.

Chiefen Johansson: Bade frivakt vid kollisionen. Efter kollisionen gått ner i maskin och sagt till maskinist Leckström att anteckna alla order från

NORMANDIA 11.8.43

bryggan på svarta tavlan.Stannat en stund i maskin.Gått upp.Sedan gått ner igen när Normandia kommit klar Lunaria och funnit allt i ordning.

Matros Pettersson: Legat till kojs. När han kom upp på däck hade Svend Pii ,Normandia och Lunaria redan törnat ihop. Gått upp på backen och hjälpt till med att koppla kättingen. Sedan de 3 fartygen kommit fria från varandra hade Petterson beordrats tikl rodret och stått till rors till dess Normandia ånyo ankrat.

Lättmatros Nord: Utkik först på bryggan, sedan på backen dit han begav sig utan särskild order innan första kollisionen med Svend Pii inträffade.Normandia låg redan från början stilla med undantag av skräningar för strömmen. Ungefär 12 ankarliggare på redden.Om Svend Pii haft sin maskin klar skulle olyckan fått mindre omfattning. Efter att ha påtörnats av Svend Pii började även Normandia sacka

KK memorial 20.10.43

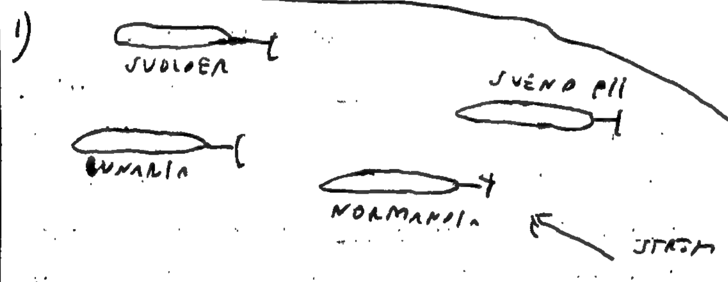
Av allt att döma har Svend Pii,som först råkade i drift, förorsakat alla ombordläggningarna.

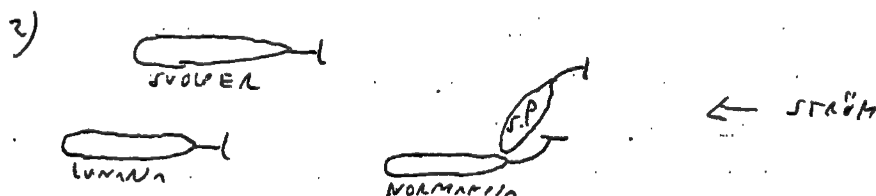
Ex officio

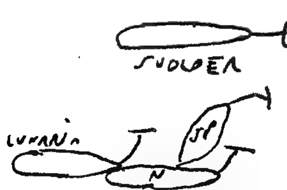
Bo Bergström.

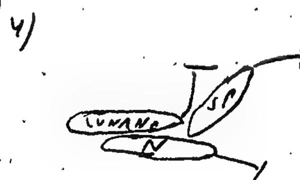
Kopia av befh skiss 25.8.43

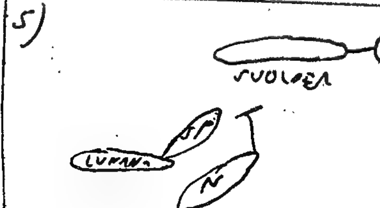
Obs. Fartygen låg i verkligheten helt nära varandra,icks såsom i skiseen för tydlighets skull uttritat med mycket vatten emellan. Det var c:a en fartygslängd mellan fartygen.

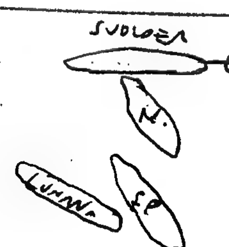












NORMANDIA 11.8.43

Nytt vittnesförhör vid Malmö rådhusrätt 7.2.44

På begäran av SÅAF genom jur.kand.Karl Adolf Montan hölls ett förhör med 2e styrman Fredriksson och lättmatros Nord:

"Ändamålet med vittnesförhöret är att få fastslaget om Normandia draggat vid tillfället eller inte och att få belyst rådande strömförhållanden. Dessa spörsmål ha behandlats vid Normandias sjöförklaring i Göteborg den 31.8.43 och vid Svend Piis sjöförklaring i Köpenhamn den 12-12.1.44,men ha sådana påståenden framkommit vid SvendpPiis sjöförklaring att vittnes förhör ovillkorligen måste äga rum för utrönande av sanningen i saken. Med hänsyn till att det här rör sig om sjöfarande,vilka i utövandet av sitt farofyllda yrke kunna tänkas gå bort på sjön,har det därför ansetts nödvändigt att redan nu få fastslaget deras åsikt i saken."

P.M.ingivet av Normandias befälhavare.

...Vill jag ytterligare foga förljande: ss Normandia har med säkerhet ej draggat varken den 10.8.43 eller efterföljande natt. Detta kunde konstater as ombord ss Normandia meddelst iakttagelser på land. I all synnerhet hade drift varit omöjlig vid tiden för kollisionen med ss Svend Pii,enär Normandia då skulle ha drivit rakt mot den utgående strömmen,eftersom sammanstötningen skedde på utgående ström,vilket även vitsordats i ss Svend Piis sjöförklaring. Jag vidhåller min vid Normandias sjöförklaring uttalade åsikt om orsaken till olyckan. Göteborg 4.2.44

A.Arvidsson

Befh ss Normandia

P.M. av 2e styrman Fredriksson.

Jag har genomgått innehållet i ss Svend Piis sjöförklaring i Köpenhamn den 12-13.1.44.Beträffande strömförhållandena uppger svend Piis befh sedan han först lämnat andra uppgifter, att sammanstötningen skedde på utgående ström.Detta vitsordar jag. Men ommss Normanida,som denne befh påstår,skulle ha draggat ner på Svend Pii,skulle Normandia ha draggat mot strömmen. Detta måste vara fek. Istället har SvendPii draggat ner på Normandia,vilket, med hänsyn till ovanstående, måsta anses tiolfullo bevisat. Således skulle det vara onödigt att orda mera om denna sak. Likväl vill jag anmärka att uupgiften att Normandia draggat är helt felaktig vilket jag konstaterade på landmärken. Vi hade pejling på Brunsbüttels fyrar och på en mindre lastbrygga som vi låg 400-600 meter ifrån.Skulle någon draggning mot förmodan ha skett från Normandias sida på dagen,så skulle detta gievtvis ha observerats på minskningen av avståndet till Svend Pii - längre låg inte fartygen från varandra. För övrigt - är det inte märkligt att inte Svend Pii vidtog några åtgärder vid Normandias ifrågasatta draggning kl 17 den 11.8.43. Om sådan draggning skulle ha

förekommit, skulle givetvis åtgärder ha vidtagits från Normandias sida. Resonemanget är emellertid,som ovan berörts, av föga intresse,enär ss Normandia givetvis inte kundat ƒdragga mot strömmen?

Ombord ss Normandia i Malmö 6.2.44
H.Fredriksson
2e styrman

2e styrman Fredriksson: Normandia ankrat på Brunsbüttels redd på e.m den 9.8 i avvaktan på abslutning till konvoj. Blåst hård SW vind 9.8 med ganska hård sjö. 7-8 Beaufort,enligt Fredrikssons uppskattning.Vinden mojnat den 10.8 men det hade gått kraftig dyning. Natten till 11.8 var vindstilla.Normandia legat med ett ankare ute c:a 400 meter från strandlinjen. På f.m den 10.8 hade Svend Pii ankrat i närheten och legat så att hon vid utgående ström varit för om Normandia.Allteftersom strömsättningen växlat var sjätte timme den 10.8 hade fartygens inbördes läge förändrats så att vid ingående ström Svend Pii legat akter om Normandia. (Utgående ström = ebbeström.) Tidvattenströmmarna gått ungefär parallellt med strandlinjen. Vittnet haft Brunsbüttels fyr och en mindre lastbrygga som landmärken tvärs fartyget. Han hade vakten 16-19-30 den 10.8 och kl 00-04 den 11.8. C:a kl 18 den 10.8 hade strömmen kantrat och blivit ingående, och nått sin fulla styrka då han lämnat vakten 19.30. Kl 23-24 hade det varit slackt vatten och ankarkättingen hade då hängt rakt ner. Kl 00.00 hade strömkantringen åter gjort sig märkbar, och den utgående strömmen satt in med påföljd att ankarkättingen sträckts och fartyget drejat. Vid tiden för kollisionen 01.40 hade den utgående strömmen nått full styrka.Svend Pii, vars akterlanterna varit tänd, låg då för om Normandia. Fredriksson mestadels varit på bryggan och inte sett Svend Pii närma sig förrän i samma ögonblick som Svend Pii törnat mot Normandias ankarkätting. Svend Pii hade kommit med rätt. god fart,tydande på att hennes ankare helt släppt. Vid sammanstötningen kom Normandias ankarkätting att ligga omkring Svend Piis propeller. Det helagått så hastigt att Fredriksson inte hunnit få ut någon fender. Efter sammanstötningen kom även Normandia att dragga och drev hän mot och törnade på Lunaria och senare även Svolder. Normandia hade inte draggat före kollisionen. F. kontrollerat detta genom landmärkena.

Lättmatros Nord : Haft samma vakte som 2e styrman. Ansett att fartygen ankrat väl nära varandra. Bara c:a 90 meter mellan Normandia och Svend Pii. Under e.m-vakten pejlat 2 landfyrar och inte märkt att något av fartygen draggat. Läget oförändrat vid midnatt. Omkring kl 01, då strömmen varit utgående, hade Nord fått intrycket att Svend Pii låg närmare än på e.m. Tillsammans med 2e styrman hade Nord gått till Backen och därifrån anropat Svend Pii men ej fått något svar och ingen

NORMANDIA 11.8.43

människa hade synts till på däck. Omedelbart efter besöket på backen kunde Nord genom att pejla fyrarna kontrollera att Normandia haft samma läge som tidigare. Efter en stund fått ett allt starkare intryck av att Svend Pii närmat sig,varför han åter, nu emsam, gått upp på backen och då tydligt kunnat se att Svend Pii draggade mot Normandia. Han ropade över till Svend Pii utan att få svar. Strax efteråt kolliderade fartygen. Detta var inte så lång tid som 40 minuter efter hans och 2e styrmans besök på backen. Nord skulle avlösas kl 01.30.Kollisionen torde ha skett c:a 01.20 , eller i alla fall tidigare än 01.40.

2e styrman: Bekräftat att han och Nord varit på backen.

Nord: Minns vid närmare eftertanke inte att han anropade Svend Pii första gången han varpå backen,endast då han var där ensam andra gången. Då hade ingen synts till på däck och han hade inte fått något svar.

Lunarias journalutdrag

Ons 11.8.43 kl 01.45 kom Normandia och Svend Pii drivande mot Lunaria som låg med BB ankare och 60 famnar ute.Mulen luft, mörkt,vindstilla, stark ebbström. Normandia törnade med sin BB-sida midskepps mot Lunarias STB bog och drev sedan akteröver längs Lunaria tills båda fartygen låg emot varandra.Svend Pii törnade med sin akter mot Lunarias BB bog. Alla tre farty en började så att driva akteröver. För att komma fri körde Normandia fram i sin maskin hela tiden skrapande mot Lunarias bog varvid en del bucklor uppstod i plåtarna.STB ankare fångade i Normandia så att första maljan i kättingen bräcktes och ankare ocg shackel förlorades. Svend Pii drev med sin akter utefter Lunarias BB bog varvid bucklor uppstod och klysringen släppte från plåtarna.Kl 02.05 var fartyget åter fritt men hade då drivit så långt akteröver att risk förkollision med ett annat fartyg förelåg. Kl 02.30 hivades ankaret upp och Lunaria förflyttades till friare ankarplats. Kl 02.50 ankrat på nytt. Shcklat i reservankaret i BB kätting

Brunsbüttel 11.8.43
O.Andersson
Befh

SKNEIII 277 40% krig enligt KK

Sjötekniska konsulenten i vördsam promemoria 3.5.45 uttalat sin åsikt att SKN bör vara ersättningsskyldig med ett belopp av 40% på haveriskadorna, eftersom Normandia och Svend Pii haft flodlotsar, s.k marinlotsar, ombord. "Dessa äro i militärt hänseendeunderställda tyska marinmyndigheter från vilka de erhålla sina instruktioner ." Lotsarna bestämt ankringsplatsen och hur mycket kätting som skulle stickas ut etc. "Med tanke på alla de trakasserier som senare kunde komma dem till del,undveko befälhavarna i det längst att göra sin bestämmanderätt gällamnde. Vid tillfället rådande stagnations-

NORMANDIA 11.8.43

förhållanden med massanhopning av tonnage gjorde att Normandia tvingades uppankra på en mycket begränsad vattenyta å östra delen av Brunsbüttels redd. Att lotsarna inte låtit fälla båda ankarna berodde på tvånget att snabbt kunna lätta och avgå när order härom ingick. (Fortsättningsvis analyseras händelsen från flera sidor men kan lämnas därhän)

Utredning av kaskoassuradörernas ersättningsskyldighet
för 1/1 kasko per ss Normandia, Gtbg 1.6.45

Alla fartygen skadades i kollisionerna. Normandia erhölll sjövärdighetsbevis i Rotterdam varefter skadorna repare4rades i Göteborg i augusti 1943. Efter omfattande förhandlingar har överenskommelse träffats med motparten om en ersättning av 75% av Normandias skadeståndskrav. Efter avdrag av ersättning till ss Lunaria och rederiet för vissa kostnader,som inte ersättas av kasko-assuradören,uppgår den inkasserade ersättningen till kr 17.884:05
Normandias reparation vid Eriksberg kostat 36040:-
SKN ersatt SÅAF med 8049:62 den 5.6.45

Historik — Eget

Lastångare på 1152 brton byggd 1918 vid Eriksbergs varv i Göteborg av stål. L 68,4 B 11,1 Tillhörig Förnyade Ångf.AB Götha (Konsul Hakon Sternhagen) i Göteborg. Av förbättrad Agricolatyp.(Nisse) Sjösatt 27.8.,provtur 17.12.18. Back,brygga och poop, 2 stora rum, 2 master,4 bommar. 570 ihkr triple-maskin. Däcksskans i backen, eldarskans i poopen. I sept 1921 hemförde Normandia till Göteborg stoften av 6 svenskar som i Amerikansk tjänst stupat i Frankrike. 2 amerikanska Rödakorsdelegater medföljde. - 24.3.29 grundstötte hon på Vinga Ungar ~~vid Nidingen~~ i stark sjöhävning men flottogs snabbt av Röda Bolagets Frithiof och infördes till Göteborg, läck i förpiken. I febr 34 kolliderade hon på Schelde med en pråm varvid 3 man på denna föll överbord och sveptes bort av strömmen. - En hel del krigshaverier 1940-45. -Den 18.5. 44 dog konsul Sternhagen av hjärtslag och Göthabolaget övergick i Adolf Bratt & Co ägo genom försäljning av katiemajoriteten.Kammarherre G.A.Bratt blev VD i juli 44. - I slutet av febr 1958 lades Normandia upp p.g av brist på frakter. 31.8.60 rapporterades Normandia såld för 130.000 kr till nedskrotning vid firma Skrot & Avfallsprodukter i Göteborg. Det väl underhållna fartyget ,sedan 42 år en distinkt silhuett i Göteborgs hamn, gick dock inte till stupstocken utan uthyrdes för en tid som flytande spannmålsupplag till en firma i Randers,Danmark,med namnet Frithiof II.

Krigshaverier:
22.3.41 flyg
23.6.42 bombad
27.11.42 flyg
18.2.43 minskakning
16.3.43 m/t-båt
15.4.43 minskakning
18.11.43 bombad
11.12.43 bombad
6.3.44 min~~[illegible]~~ skakning
5.8.44 bombad

1) BIRKALAND 12.8.43 50% krig

RAMMADE OCH SÄNKTE UBÅTEN ILLERN VID MÖTE I KALMARSUNDS DJUPRÄNNA.

Rapport

Avgick Trelleborg kl 18 ons 11.8.43 destinerad i barlast till Luleå.
Djupg F.8′6″ - A 14′9″ . 27 ombv.
Tors 12.8 kl 06.47 kolliderat med ubåten Illern i norra änden av Kalmarsund djupränna .Byig WSW vind,5 sek.ms, god sikt. Befh på bryggan, utkik på backen. Orsak: Hänvisas till bifogade promemoria.

Journal

Tors 12.8 kl 06.20 erhållit lots vid Trädgårdsgrunds lysboj.C:a 06.35 observerades tre ubåtar från Ölandshållet stävanade ner mot Krongrundet. På ett avstånd av 200 meter eller längre från Krongrundet stoppades maski och BB-signal gavs för att låta ubåten passera mellan Birkaland och Krongrundet eftersom Birkaland på grund av den starka vinden och den närmast ubåtens position inte kunde gira STB utan att ramma Krongrundets fyr elle gå på grund. Då ubåten girade STB och kollision befanns oundviklig avgavs STB-signal och beordrades STB roder och full back slogs i maskin kl 06.46 Ubåten företog nu en kraftig BB-gir och kollisionen inträffade kl 06.46 eller 06.47 sedan Birkaland kommit tvärs grundet. Birkaland rammade ubåten akter om tornet å dess BB-sida medan ubåten blockerade rännan. Birkalands fart c:a 1 knop. Stopp slogs i maskin för att undvika att Birkaland akterskepp skulle kollidera med mudderverket och Birkaland bibehöll sin ringa framfart för att hålla ubåten flytande så länge som möjligt, för att underlätta bärgningen och för att inte ubåten skulle sjunka mitt i farleden. Härigenom fördes ubåten bort mot grundare vatten där den sjönk 13 minuter efter kollisionen. Livbåt utsattes omedelbart från Birkaland för att bärga ubåtens besättning.Flaggubåtsmaskinist Karl Gustaf Hamnér, Karlskrona, som slungats i havet vid kollisionen drunknade. Birkaland synes icke ha erhållit andra skador än repor och färgavskrapningar vid stäven. Kollisionen har förorsakats av att H.M.Illern sökte angöra djuprännan innan Birkaland hunnit ut ur densamma,och framför allt på grund av ubåtens underlåtenhet att i god tid enligt gängse bruk norrom Krongrundets fyr rikta in sig på kurs i djuprännans förlängning. Genom att ubåten sökte angöra djuprännan i snäv vinkel komden att blockera rännan. Kollisionen hade inte kunnat undvikas vilken manöver Birkaland än företagit. Från Birkalands sida haralla åtgärder vidtagits som stå i överensstämmelse med gott sjömanskap. Efter kollisionen ankrade Birkaland på sidan av farleden varefter befh gick iland med båt och meddelade sitt rederi.och assuransen.

Kalmar 15.8 43
P.Liljeblad
Befh

BIRKALAND 12.8.43

Maskindagboken

Tors 12.8.43 Klar maskin 05.52, stopp 05.52, helt SF 06.02, stopp 06,03, helt sakta fram 06.07 ,stopp 06.07, SF 06.08, helt SF 06.10,stopp 06.17, FF 06.25, SF 06.35, FF 06.40, SF 06.42, stopp 06.45, FB 06.46, stopp 06.47, sakta back 07.00, stopp 07.03,FF 07.05, SF 07.06, stopp 07.07, halv back 09.09, helt SF 07,10, stopp 07.11, halv back 07,11, stopp 07.13, ankring, väl i maskin 07.15. Klar maskin 13.37, SF 13.48 väl i maskin vid kaj i Kalmar 14.33.

Promemoria av Birkalands Befh

Tors 12.8.43 kl 06.20 erhöll Birkaland lots vid Trädgårdsgrunds lysboj strax S om Kalmarsunds djupränna.Lotsen skulle ta fartyget genom djuprännan till sjön vid Skäggenäs.Vinden vae WSW hård byig,ungefär 5 sekm. Sikten var god. Birkaland framgick, sedan lotsen embarkerat, med full fart stävande upp genom djuprännan till dess fartget kl 06.35 strax N om Osvallgrundets fyr skulle passera ett sjömätningsfartyg som arbetade i rännan,då farten nedsattes till sakta fart. Efter det sjömätningsfartyget passerats erhöll Birkaland kl 06.40 ånyo full fart till dess 06.42 Norra Skallö passerats då farten åter nedsattes till sakta fart. Birkaland skulle nu runda fyren Krongrundet som utgör norra ändpunkten i djuprännan. På en plats,enligt min uppfattning belägen c:a 50 meter NW Krongrundet,utförde ett mudderverk grävningsarbete. På grund av detta mudderverks i sydlig och västlig riktning utlagda förankringar och de ungefär SSW om mudderverket liggande uppgrundningarna av grundet Nyckeln,kunde Birkaland inte passera väster om mudderverket, utan måste passera mellan mudderverket och Krongrundets fyr,vilket är den rätta enda framkomliga farleden. Ungefär samtidigt som Birkaland passerade sjömätsningsfartyget,iakttog jag,som jämte lotsen och 1e styrman befann mig på kommandobryggan, tre ubåtar på väg ner mot Krongrundet. De framgingo efter varandra på ett par hundra meters inbördes avstånd och det såg ut som om de hade för avsikt att angöra djuprännan innan Birkaland hunnit ur den trånga passagen mellan fyren och mudderverket.Jag förvånade mig häröver,då det neligt min mening överhuvudtaget måste vara mycket riskabelt för ett fartyg att angöra djuprännan,när risk för kollision förelåg med ett större fartyg som befann sig på utgående ur rännan och var hänvisat till att manövrera inom dess mycket snäva gränser.Vad som i än högra grad förvånade mig,var den omständigheten att ubåtarna icke, såsom brukligt är för fartyg vid angörande av Kalmarsunds djupränna,styrde mera W kurs öfr att ha möjlighet att i lämplig tidrikta in sig på den kurs som leder genom djuprännan i nord-sydlig riktning, och därigenom möjliggöra för i rännan befintligt nordgående fartyg att klara sin eg STB-sida. Genom det sätt att angöra rännan som ubåtarna syntes åsyfta, för-

BIRKALAND 12.8.43

svårades icke blott Birkalands manövreringsförmåga i rännan,utan ubåtarna komma själva i ett sådant läge i förhållande till djuprännans sträckning att de icke hade möjlighet att rätt bedöma vare sig mötande fartygs kurser ochlägen i rännan eller avståndet mellan fyren och mudderverket. På ett avstånd av minst 200 meter från Krongrundet stoppade jag maskinen för att kunna överblicka händelseförloppet och överväga vilka åtgärder som borde och kundevidtagas för att undvika kollision med den närmaste ubåten.Anledning hade saknats att tidigare vidtaga dennaåtgärd och en dylik åtgärd hade över huvudtaget ej tidigare kunnat verkställas. Den starka SO-gående strömmen om c:a 1 knop,kanskemera, och den starka WSW-liga vinden hade, om maskinen tidigare stoppats, pressat Birkaland, som gick i barlast,nermot lä med fara för grundstötning,varför tillräcklig styrfart måste bibehållas så längs eom möjligt för attfartyget skulle konna manövrera genom djuprännanoch runda Krongrundet. ((För denna sista mening har Bo Bergström satt ett ? i marginalen)) Då jag ,efter att ha stoppat Birkalands maskin överblickade läget, fann jag omedelbart att fartyget på grund av den närmaste ubåtens position icke kunde gira STB. ((Nytt ? satts av BoB)) För det första skulle mitt stora och tungmanövrerade fartyg på det korta avståndet från Krongrundet och ubåten icke hava medhunnit att gira STB och på så sätt taga denna om BB,och för det andra hade Birkaland ännu icke hunnit så långt fram till djuprännans ändpunkt att en STB-manöver kunde ske,därför att fartyget i så fall skulle antingen ha rammat fyren eller också gått på grund. ((Nytt ? satt för "gått på grund"))I det prekära läge vari ubåten ,genom sitt sätt att angöra djuprämnan,försatt Birkaland,återstod endast den möjligheten för mig att att genom avgivande av BB-signal förmå ubåten att företaga en BB-gir och passera mellan Birkaland och Krongrundet. Min avsikt var att Birkaland,som var låst i den trånga passagen i djuprännan,skulle styra så nära mudderverket som möjligt ,varigenom en chans gavs ubåten att undvika kollision. Birkaland närmade sig alltså för stoppad maskin farledsförträngningen mellan mudderverket och fyren. Ubåten underlät emellertid av någon anledming att besvara Brikalands BB-signal utangirade istället STB. Kollision var nu oundviklig och det gällde nu endast för mig att på bästa möjliga sätt lindra verkningarna av den omedelbart förestående sammanstötningen. Jag gav därför STB-signal och beordrade STB roder och samtidigt full fart back kl 06.46,vilketytterligare befordrade STB-giren. Samtidigt med att jag lagt STB roder och beordrat full fart back företog emellertid ubåten en kraftig BB-gir. Kollisionen inträffade strax därefter tvärs för Krongrundet och Birkaland rammade ubåten på des BB-sida starx akter om tornet. Ubåten befann sig i kollisionsögonblicket i ett sådant läge att den helt blockerade rännan. (? i marginalen) Jaghade genom min BB-signal sökt förmå ubåten att med en kraftig omedelbar BB-gir taga en chans att komma ner

BIRKALAND 12.8.43

mellan oss och fyren, och jag hade,sedan ubåten istället girat STB, sökt lindra kollisionen genom att beordra full fart back och lägga rodret STB. Kollisionen inträffade c:a 06.46/06.47 och Birkalands fart torde ha uppgått till ungefär en knop. ((? av BoB)) För att undvika att Birkalands akterskepp skulle kollidera med mudderverket stoppades maskinen.((??av BoB)) - Då det samtidigt var av utomordentlig vikt att ubåten skulle hållas flytande så länge som möjligt,lät jag Birkaland därefter behålla sin ringa framfart,varigenom ubåten fördes med framför Birkalands stäv upp mot grundare vatten å Krongrundets norra del där ubåten c:a 13 minuter efter kollisionen sjönk. Livbåt utsattes omedelbart för att bärga ubåtens besättning. En man omkom. - Jag har i förestående berättelse framhållit att jag ,då ubåten syntes vilja angöra djuprännan innan Birkaland hunnit ur densamma, sökt göra allt vad i min makt stod för att bereda ubåten plats genom att anvisa ubåten att framgå mellan Birkaland och fyren. Genom att ubåten försökte angöra djuprännan i snäv vinkel österifrån var det ,som förut visats, omöjligt för Birkaland att hålla sin STB-gir. Stopp i maskin på tidigare stadium än som skett, back eller ankring hade i den smala rännan och i den starka vinden och strömmen obönhörligt fört Birkaland på grund .((? i marginalen av BoB.)) Efter nu gjorda beräkningarär jag i själva verket av den uppfattningen att ubåten, vilka manövrer som än vidtagist från Birkalands sida, icke kunnat angöra djuprännen innan Birkalnad hunnit ur densamma,utan att kollision inträffat. Ubåten har en längd av 57 meter och avståndet mellan Krongrundets fyr och mudderverket har av mig uppskattas till c:a 50. meter och har i varje fall icke överstigit 60-65 meter. ((? i marginalen)) - Även om detta avstånd t.o.m varit ännu större och även om ubåten legat rakt i rännan ,skulle med hänsyn till Birkalands längd och bredd samt nödvändigheten av en god marginal,ett passerande av fartygen i den smala förträngningen varit mycket vådligt; ubåtens läge snett i farleden,blockeradde densamma, hade uppenbarligen medfört sammanstötning vad än Birkaland företagit. -Då från Birkalands sida varje åtgärd vidtagits för att i den genom ubåtens felaktiga manöveruppkomna situationen undvikaombordläggning,fritager jag mig själv, mitt rederi, lotsen och min besättning från varje ansvar för den inträffade kollisionen somhelt är att tillskriva de fel och försummelser från ubåtens sida,för vilka jag i denna berättelse närmare redo gjort.

Kalmar 15.8.43
Pontus Emil Liljebladh
Befh

Sjöförklaring i Kalmar 16.8.43 kl 10

Protokoll 46 sidor samt Marinena förhörsprotokoll, 32 sid + bilagor, sjökort mm ej genomgångna. - I sitt memorial 30.9.43 avslutar Bo Bergström med att uttala sin åsikt att Illern med 3/5-delar och Birkaland med 2/5-delar varit vållande till kollisionen.

BIRKALAND 12.8.43

Crew list

Befh Pontus Emil Liljebladh, Berghem, Mölnlycke, 29.11.87
1e styrman Gösta Einar Maijgren, Gtbg, 5.1.00
2e styrman Erik J.A.Enwall, 10.5.13
3e styrman G.V.Söllscher, 18.3.13
Övermaskinist Frans Olof Hall, Göteborg, 17.9.88
1e maskinist Gunnar A.Westerlund, 7.9.15
2e maskinist Sven S.O.Regnell, Malmö, 28.9.17
3e maskinist Erik G.Hjertstedt, 28.5.17
Båtsman Karl E.Starkenberg, 17.4.98
Matros Sven O.A.Svensson, 21.9.10
Matros Ludvig A.Larsson, 1.10.14
Matros Sven G.Ljungberg, 5.11.20
Lättmatros Rolf Verner Sixten Pettersson, Hasslö, 17.3.20
Lättmatros Gunnar S.Klang, 25.7.17
Jungman Georg K.Gullstrand, Trelleborg, 15.10.26
Jungman Ivan B.Horn, 5.4.24
Befälselev Leif Olof Gran, 25.7. 22
1e motorman Sune B.Karlsson, 22.11.19
2e motorman Axel U.F.Larsson, 21.11.10
2e motorman John A.V.Svärd, 13.12.07
2e motorman Stig F.B.Gustavsson, 29.3.13
Motorelev Henry Israelsson, 8.5.23
Stuert Sigurd A.Borne, 25.6.10
Kock Herman E.Gabrielsson, 9.12 11
Kockelev Nils O.Hallberg, 11.4.17
Salongsuppassare Melker M.Eriksson, 29.9.25
Mässuppassare Mauritz M.Nilsson, 24.2.20
Lots Albin Sigvard Emanuel Sjöberg, Kalmar, f-09.

Historik

Se Birkaland 3.2.43

SKNEIII vol 329 Assurans

Enligt SKN PM 28.2.45 varkollisionen 50% krig.
SKN 21.6.45 till SÅAF utbetalat 79.807:04

I SKN-mappenfinns endast utbetalningskvitton och en utredning om kaskoassuradörernas ersättningsskyldighet. Kollisionens förlopp beskrivs i korthet som följer:" Undergång genom Kalmarsund 12.8.43 hade ms Birkaland,som var i ballast, nått Krongrundets fyr vid inloppet till norra djudrännan. Samtidigt var ubåten Illern på ingående till rännan stävande en SW kurs.

BIRKALAND 12.8.43

På grudd av risk för bottenkänning vid fyren gav nu Birkaland BBesignal och girades för att lämna plats för ubåten mellan fartyget och fyren. Ubåten, som var svårmanövrerbar, på grund av att endast en maskin arbetade, försökte dock gå för om ms Birkaland för att därefter komma ner på sin STB-sida av rännan,vilket skulle innebära en mindre skarp och således lättare utförd gir.Emellertid hann ubåten inte gå för om Birkaland utan rammades och erhöll mycket stort läckage. Ubåtens besättning kallades på däck och räddades samtliga så när som på en man. Ubåten sjönk när den frigjorts från Birkalands stäv. "

I ersättning för skadorna utbetalade SÅAF 147.682:58 för ubåtens skador, 4293:65 till rederiet för dykarundersökning,besiktning, återgång till Kalmar, lots, sjöförklaring lhyror, kost och olja,samt hade SÅAF utgifter på 7637:86 för expert - och ombudskostnader mm = totaltx för SÅAF utgifter 159.614:09. Härav ersatte SKN 50 % = kronor 79.807:04. Slutregkerat 11.8.45.

1) H.M.S.ILLERN 12.8.43

UBÅT RAMMAD OCH SÄNKT I KALMARSUND AV MS BIRKALAND - EN MAN DRUNKNAT.

Sammanfattning.

I den 90 meter breda farleden mellan Krongrundets fyr och ett mudderverk som låg overksamt med slaka förtöjningswirar i Kalmarsund onträffade kl 06.47 tors 12.8.43 i gott väder en våldsam kollision vid mötet mellan sydgående ubåten Illern, befh kapten Axel Oscar Sixten Björling, på väg att gira ut i djuprännan och ms Birkaland på nordgående i barlast på resa Hamburg-Luleå. Illern gick först, följd av systerubåtarna Bävern och Uttern.På Illerns tornbrygga befann sig Fc Björling, fänrik Karl Gustaf Stålemo, styrman av 2a gr. Karl Erik Israelsson samt rorsman furir A.M.Petterson. Illern hade vid ballongpricken Öst Masknaggen satt kurs mot Krongrundets fyr.När Illern skulle angöra rännan ändrades kursen mot en slätprick strax N på mudderverket som låg förankrat NW Krongrundets fyr. Fc Björling hade på ett tidigt stadium siktat den mötande Birkaland. Kursen mot slätpricken bibehölls och 400-500 meter frånmudderverket saktades farten ner fråm 9½ till 4 knop.Björling bedömde siutationen så att Birkaland borde inträffa vid Krongrundet samtidigt som Illern befann sig vid Mudderverket. Då plötsligt en BB-signal hördes från Birkaland trodde Björling att han hört fel eftersom han bedömde en STB-signa vara mer motiverad, men han fick den uppfattningen att man på Birkaland avsåg att Illern skulle gira BB hän och passera Birkaland på fel sida,något som han med tanke på Illerna stora svängningsradie fann helt omöjligt att genomföra.Enda chansen ansåg han därför vara att i detta läge pressa sig så nära mudderverket som möjligt för att lämna plats för Birkaland på sin STB-sida.Styrman Israelsson hade upptäckt Birkaland först då hon blåste sin BB-signal på 500 meters håll och saktade sin fart. Birkaland var då meränd 200 meter söder om fyren och Illern c:a 300 meter norr om fyren. Birkalands befh Pontus Liljeblad hade givit BB-signalen när han insåg att enda chans att undgå en kollision var genom att Illern med en kraftig BB-gir kom på parallellkurs med Birkaland. Kapten Björlign beordrade rodret BB dikt och slog stopp i maskin. Illern girade upp framför Birkaland och rammades kl 06.47 strax akterom tornet om BB mitt för dieselmotorrummet av Birkalands höga fallande stäv som skar igenom såväl det yttre som undre tryckskrovet så att ubåten blev hängande fast vid stäven och sköts framför Birkaland med en 7 meter hög reva i ytterskrovet. Illerns frivakt kastades ur kojerna. Ingen under däck visste något förrän kollisionsstöten slungade omkull allt och alla och vattnet började strömma in. Vakthavande maskinisten i Dieselmotorrummet kundeinte ta sig ut genom akterluckan ,som slagit igen, men tog sig genom sprutande olja, tjock dieselmotorrök och sprutande vatten till tornluckan och klättrade upp den vägen varefterhan hoppade direkt överbord. Med vatten forsande kring benen utrymed de 28 ombv skyndsamt ubåten genom

H.M.S.ILLERN 12.8.43

smala luckorna. Under 10-12 minuter gick Birkaland sakta fæamåt med Illern hängande framför sig under c:a 520 meter innan hon slog back och ubåten lossnade och sjönk,vilket gøt en medelfart av 1,2 knop för Birkaland.Farten hade emellertid avtagit och var sålunda minst 2 knop vid kollisionen. Chefen för ubåtsdivisionen,kapten Bohm, som befann sig på Bävern, påpekade senare att Birkaland måste ha beskrivit en cirkelbåge och förflyttat sig c:a 720 meter,vilket motsvarar en hastighet på nära 4 knop. Under denna tid hölls i varje fall ubåten uppe så att de 2 officererna, 5 uo pch 21 meniga som befann sig ombord kunde ta sig upp på däck,samtidigt som det på Birkaland arbetades febrilt med att få fartygets två livbåtar i sjön. En man hoppade över från Illernt till Mudderverket,vars stora arbetsbåt krossats vid kollisionen. 14 man kom i vattnet när Illern sjönk efter att ha frigjorts då Birkaland slog back. 13 man räddades från ubåtens däck dessförinnan av Birkalands livbåtar. Illern kantrade och sjönk 10.12 minuter efter sammanstötningen. 38-åriga flaggmaskinisten Karl Gustav Hamnér från Rödeby, som i mars 43 flyttat över till Illern från Ulven (som minsprängdes med man och allt i april -43) , kastade vid kollisionen överbord från Illerns akterdäck akter om akterluckan liksom 3 andra meninga.Hamnér var lätt klädd och en god simmare men sågs försvinna i djupet intill Birkalands sida. De övriga 13 i vattnet bärgades en efter en av Birkalands livbåtar och sattes ombord på Bävern och Uttern som gick in till Kalmar. Birkaland lättade ankar först på e.m och gick in till Kalmar redd med färgavskrapningar kring stäven som enda skador. - Draggningar under dagen efter Hamnér gav inget resultat. Den 19-20.8 flygspanade jaktplan över Kalmarsund då man räknade med att liket måste ha flutit upp men det påträffades inte. Först lör 28.8 upptäckte 2 andjägare 2 km söder om Färjestaden ett uppsvällt lik av en man iförd blåställ ochmed inslaget ansikte som flöt i vattnet. Liket fördes iland genom fjärdingsmannens försorg och identifierades som Hamnér, varefter det av militären fördes till Kalmar för obduktion. Det befanns att Hamnér inte drunknat utan dödats av ett våldsamt slag över ansiktet.Kroppen hittade på samma plats där tidigare en livboj och 2 signalflaggor från Illern påträffats.

Omkommen

† Flaggmaskinist Karl Gustav Hamnér, Rödeby, 38 år - tidigare på Ulven.

Bärgad och nedskrotats

Neptunbolagets bärgningsångare Neptun kom ut till Illern från Kalmar redan på f.m 12.8 och Heraklse avgick 13.8 på f.m från Göteborg med pontonerna Oden och Frigg (som använts vid lyftningen av ubåten Ulven) på släp. Från ÖVK sändes dykare och 2 lastbilar med dykatmateriel för att förbereda bärgningen. I Kalmar vajade flaggorna på alla örlogsfartyg på halv stång och den saknade flaggmaskinisten hedrades med en tyst minut vid en minnesstun

ILLERN 12.8.43

Den första dykaren gick ner på e.m 12.8. Illern låg helt vattenfylld på 8 meters djup och med 30 BB slagsida strax norr om Krongrundets fyr, på lat N. 56° 41'59" - long 0.16° 24'96" . åSignalmastens topp stack upp över ytan och tornets övre fasta del låg en knapp meter under ytan. Ons 18.8 anlände Herakles med pontonerna. Då hade Neptun redan, med assistans av 2 hjälpvedettbåtar, lyckats få Illern nästan på rät köl. Det första lyftet mellan pontonerna gjordes tors 26.8 och de specialdomkrafter som använts vid Ulvens bärgning kom även nu till användning. Fre 28.8 var tornet över ytan och löd f.m 28.8 var hela skrovet i ytläge så att länspumpning och tätning av kollisionshålet kunde påbörjas. Kl 13 inbogserades Illern till Kalmar hängande mellan Oden och Frigg. Samma dag flöt den saknade Hamnésss lik upp vid Färjestaden. - Illern befanns efter sliptagning i Kalmar för svårt skadad för att med tanke på sin ålder vara värd en reparation. Efter prov. tätnkng bogserades Illern till Karlskrona Örlogsvarv för ned-skrotning. Systerubåtarna Bävern och Uttern föll för åldersstrecket 1944.

Krigsrätten frikänt

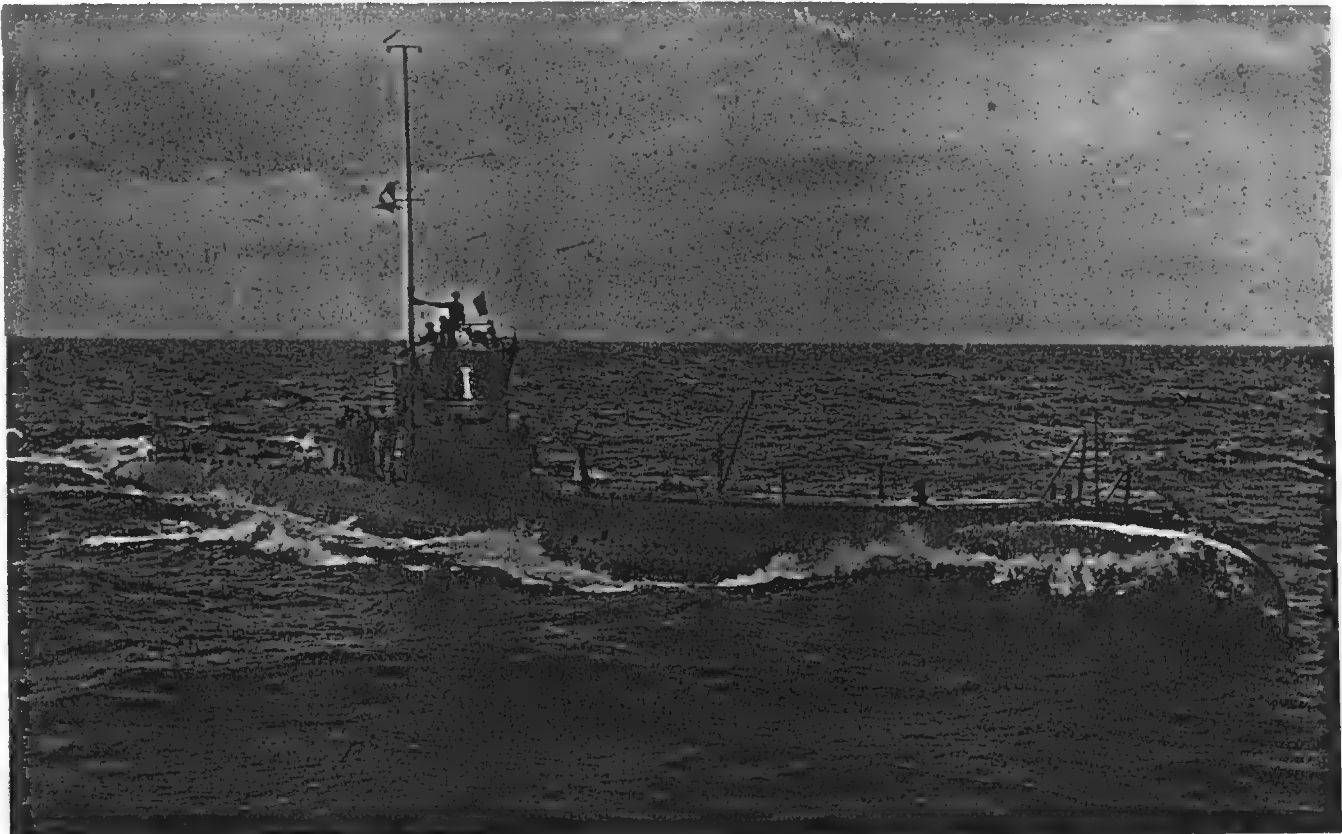
Vid Stationskrigsrättens vid ÖVK förhandlingar 20.8.43 ansåg sig båda far-tygens befh ha manövrerat riktigt, i motsats till sjötekniske konsulenten som i sitt memorial lagt skulden till 3/5-delar på Illern och 2/5-delar på Birkaland. - Krigsrättens frikände 19.9 i sin dom kapten Björling på Ill-ern och beslöt att ogilla det åtal som väckts mot Marinförvaltningen under hänvisning till att Illern inte beaktat den mot sjövägsregelraa av Birka-land avgivna BB-signalen och därigenom blockerat farleden. I rättens mot-ivering hette det bl.a att det fria utrymmet mellan Illerns akter BB och den i sjökortet utlagda navigeringslinje som Birkaland avsett att styra efter, utgjorde över 40 meter.

Historik

Ubåt på 429 depl.ton byggd 1921 vid Karlskrona Örlogsvarv av stål. L. 56 B. 5,7 djupg 3. Tillhörig Svenska Marinen. 640 tons depl. i u-läge. 15 knop i ytläge, 9 knop i u-läge. 30 mans besättning. Bestyckade med 4 st 53,3 cm torpedtuber i fören och en 57 mm LV-AKA. Systerfartyg till Uttern och Bävern som båda utrangerades 1944. Den 9.8.22 råkade Illern vid Härads-skär dyka innan dykorder givits varvid en fänrik och en korpral på däck spolades bort och drunknade. - 1923 fick Illern periskopet krökt vid koll-ision i u-läge med pansarskeppet Sverige. - Så sent som 1944 sålde marinen ubåten Gäddan till nedskrotning, den 5:te ubåten i flottans annaler, byggd 1914-15 vid ÖVK, l. 26,7 B.3,5 med enkelskrov, ett rum, avgasrör på däck, (som fälldes akteröver vid dykning), dieselelektrisk motor, en enda kojplats för Fc (men där man alltid förvarade potatis istället),matlagning på ett Primuskök föröver. frivakten fick sträcka ut sig på durken. Gäddan dök ganska

ILLERN 12.8.43

dök ganska bra,hade god manöverförmåga i u-läge och var utmärkt ur utbildningssynpunkt. Ubåten Valen, sjösatt vid ÖVK 1925,utrangerades 1944 och blev kajbundet övningsfartyg vid ÖVK. Uttern gjorde sin sista expedition 1942 men skrotades först 1947. Bävern bogserades 1949 från ÖVK till Fårösund och skrotades där. En ny ubåt med namnet Illern sjösattes 14.11 1957 vid ÖVK som nr 4 av Marinens efterkrigsubåtar i 800-tons serien. Jahen,Sälen och Valen varklara och de 2 sista i serien ,Uttern och Bävern, lev. Kockums 1958.



SVEA 15.8.43

DRIVIT ILAND OCH KROSSATS I BRÄNNINGARNA NORR OM POLANGEN I LITAUEN.

Rapport

Avgick Danzig kl 14 lör 7.8.43 destinerad till Oscarshamn med rumslast av 200 ton kol.Rummet var fulltrimmat. Djupg F 10'5" - A. 11'. 6 ombv Grundstött och totalförlist kl 10 f.m sön 15.8 något N.om Polangen. WSW byig vind,grov sjö, stundtals dålig sikt. Fart vid grundstötningen 5-6 knop. Dessförinnan sprungit läck och kunde ej hållas läns med handpumpning. Motorn ur funktion. Sista ortsbestämning för olyckan: Lör 14.8 kl 09 pejlat Brüster ort uti SWtS,distans 611'. Kompassjustering juli 41 i lysekil. Sjökortet inköptes juli 43.

Redogörelse

Lör 7.8 kl 14 avgått från Danzig i fullt sjövärdigt skick.Resan fortsattes under gynnsamma förhållanden till den

sön 8.8 kl 05 då vinden ökat till NW kuling.Rixhöft var då i SW,distans 10'. På grund av den hårds vinden länsade jag tillbaka och angjorde på e.m Hela i väntan på bättre väder.

Tis 10.8 fortsatt resan i laber varierande vind.Gått öfr maskin,satt alla segel,stannat motorn kl 23. Kurs NW.

Tors 12.8 vind SW, efterhand ökande till frisk kuling,Bärgat jagaren och storseglet,vilket slog sönder vid nedfirningen. Nästan samtidigt gick gaffeln till gaffelfocken av i en häftig stormby och övre delen av seglet slogs sönder och även klyvaren blåste bort.Startat motorn och länsat undan med vinden, kurs SO.

Fre 13.8 kl 03 siktades Brüsterort fyr i SO, gissad distans 8'. Kurs syd. Avsåg att söka hamn i Pillau. Vind WtS.byig luft,efterhand vinden gått över mera sydlig. Då risk förelåg att fartyget skulle driva iland gick jag runt med fartyget och styrde N, för att komma över Brüsterort. Kl 10 f.m pejlat Brüsterort uti O, distans 5',kurs NNW. Vinden WtS,ökande ,med grov sjö och överspolning. Kl 16 vänt för att söka lä under Brüsterort. Legat och hållit för maskin hela natten.

Lör 14.8 kl 01 gick vevlagret på förliga cylindern varmt så att motorn måste stannas. Arbetat hela natten med att reparera motorn men det lyckades ej att få den igång. Kl 09 pejlat Brüsterort i SW,gissad distans 11'. Riggat till tresnipp av gaffelfocken och satt densamma. Kurs NW. Vinden SSW, -något avtagande, under dagenåter ökat till kuling.Fartyget arbetat hårt och sprungit läck .

Sön 15.8 full WSW storm.Fartyget läcker mycket. Kan ej hålla läns trots att vi pumpar med båda handpumparna.Bussningen på övre roderhaken lossnat så att risk föreligger att mista rodret men kan ej göra något åt den skadan. Kl 08 beslutat länsa för Memel.Det var då 3½' vatten i fartyget och trots ihärdigt pumpande fortfor vattnet att stiga. Då fartyget kommit runt

SVEA 15.8.43

med vinden kunde vi ej hålla kurs för Memel utan måste hålla med vind och sjö. Brädgångarna utslagna, kabyssen spolats överbord. Kl 08.30 siktades land rätt förut. Skeppsråd hölls och jag beslöt att segla fartyget på land då det inte längre gick att hålla flytande, och för att om möjligt få livbärgning för besättningen. Kl 10 f.m strandade fartyget i bränningarna ngt norrm om Polangen. Livbåten, som hängde akterut i dävertarna,vattenfylldes, slogs sönder och försvann . Med hjälp av aktre klofallstaljan sattes flotten i sjön och besättningen gick över på den. Jagskulle sedan hämta skeppspappren vilka låg i styrhytten, väl inlindade i vaxduk, men då masten hotade att gå överbord och träffa flotten (den svajade våldsamt vid fartygets krängningar i grundbrotten) så gick jag omedelbart i sjön och drogs upp av besättningen på flotten varpå fånglinan kapades. Under färden mot land slog flotten runt och alla kom i vattnet. Efter svåra ansträngningar lyckades vi helt utmattade ta oss upp på stranden.Vi blev sedan omhändertagna av befolkningen iland som gav oss torra kläder.Efter en timme gick jag ner till stranden och fann då inget mer av fartyget. Då allt gjordes för att rädda fartyg och last,men det var omöjligt att hålla fartyget flytande,fritager jag mig själv, min besättning och mitt rederi från allt ansvar.Som mina anteckningar under resan gått förlorade ha ovanstående uppgifter lämnats med stöd av minnet. Danzig-Neufahrwasser 21.8.43

Sven Rudolf Jonsson
Befh

Besättning

Befh Sven Rudolf Jonsson,Timmernabben,Ålem,Kalmar län, 6.8.96 (Maj 43)
Ósteman Arne Birger Thernström, Söderåkra,Kalmar län, 14.7.18 (29.7.43)
Lättmatros Åke Ingemar Percy Jansson,Borgholm, 8.5.23 (29.7.43)
Jungman Karl Johan Erik Bergander, Helgum, VNL, 21.7.19
Jungman Alf Åke Antonsson, Oscarshamn, 17.4.26
Kockjungman Tor Arne Melvin Berg, Kristdala,Kalmar län, 19.9.25

Hemsända med ss Polcirkeln

De 6 räddade omhändertog i Danzig av sv. konsuln Christian von Rosen och hemsändes den 23.8 från Gotenhafen med Grängesbergsbolagtes ss Polcirkeln vars befh lovat konsuln att om möjligt anlöpa Kalmar redd och landsätta dem där.

Sjöförklaring i Oscarshamn tis 31.8.43 kl 10

Kaskoförsäkrad i Sjöförsäktingsbokaget Öresund i Malmö
Lasten ägd av Statens Bränslekommission genom And.Smith Kolimport AB i Stockholm, och assurerad i AB Atlantica, Göteborg.
Sakkunniga: Hamnkapten Thor Loman & ombudsman Thor Johansson.
Sjökapten Birger Rignér för Öresund.
Stadsfiskal Oscar Ahlbeck tillstädes å tjänstens vägnar.

SVEA 15.8.43

Sakkunniga ställt följande frågor:

1) Då Svea den 12.8 enligt uppgift befann sig c:a 40′från Stengrundets lysboj och med vinden SW har motorn startats och fartyget vänt och länsat undan vind och sjö på kurs SO. Varför fortsattes ej den NW-liga kursen då vinden fortfarande var SW och således tvärs in på denna kurs, likaväl som sedan fartyget vänt och höll kors SO? Enligt vårt förmenande är med SW vind Öland det närmaste landet att söka lä under samtidigt som resan då fortsattes i rätt riktning.

Befh svarat: Vindenhade varit högervridande och efter hand blivit mera W och till följd härav hade Svea till ~~ix~~ sist inte förmått göra någon framfart på den ursprungliga kursen. Befh inte vågat gå upp under Öland på grund av fruktan för minfälten ~~där~~ som han antagit skulle finnas kvar där, vartill hela Östersjön legat på om han fortsatt den ursprungliga kursen.

2) Den 13.8 kl 03 pejlades Brüsterorts fyr i SO, distans 8′. Nu sattes kurs syd för att söka nå Pillau.Vinden var WtS 7-8 sekundmeter och drog sig senare mera sydlig då fartyget ånyo vände och styrde NNW. Då vinden drog sig mera sydlig blev enligtvårt förmemande risken att driva på land mindre än tidigare. Varför fortsattes då ej kursen mot Pillau,alldenstund motorn var igång?

Befh svarat: Hanhade med hjälp av motorn sökt komma in till Pillau men inte lyckats på grund av den hårda stormen och motström. Fartyget hade, trots att vinden blivit mera sydlig. dragit sig allt närmare land varför befh tvingats vända.

Befh Jonsson: Flotten hade legat på däck akter om stormasten. Fartyget hade 3 lastluckor skalkade med träluckor och 2 presenningar samt däröver säkringsbommar. Svea hade inte tidigare inteläckt i nämnvärd grad. Under en föregående resa med stenlast hade skrovet och däcket inte givit sig.Läckaget uppstått på grund av fartygets hårda arbete i storm och överbrytande sjö. Alla kurser och riktningar i rapportenmagnetiska. Båtövning företagits före avgången från Danzig.

Bästman Thernström: Ingen anledning funnits att navigera på annat sätt än som skett.

Lättmatros Jansson: Inte lagt märke till något i rapporten som han kunnat konstatera vore oriktigt.

KK memorial 12.10.43

Dåligt väder i förening med tung underlast i ett till synes skröpligt gammalt träfartyg orsakade förlisningen. Man frågar sig dock varför icke Befh ,då han den 12.8 mötte sämre väder,lade fartyget för "små segel" med eller utan hjälpmotor, och fortsatte att styra i NW riktning stället för

SVEA 15.8.43

att ändra kurs 180 för att ,som befh säger, "länsa undan vind och sjö" på en SO kurs. En uppgift som förefaller egendomlig alldenstund den SW vinden då varit " tvärs på livet" i vilketdera fallet. Lägges därtill att han seg - lade ett 100-tal nautiska mil tillbaka mot utgångspunkten i stället för att söka slå sig upp mot Kalmarsund eller under Ölnads ostkust,finnerm man , att befh navigeråbg varit allt annat än välbetänkt. Dessutom röjer hans uttalande att " han icke vågat gå upp under Öland av fruktan för minfält som han antagit skulle finnas kvar där" , en viss obekantskap med praxkx-publikationen Underrättelser för Sjöfarande. (UFS)

Ex officio

Bo Bergström

En kopia av ovanstående tillställdes 3.11.43 Sveas befh. Ingen annan åtgärd från Sjöåklagarens sida.

SKNEIII 227

Brev till SKN från J.Setterwall,UD 20.8.43

Härmed harjagäran meddela att i Oscarshamn hemmahörande motorseglaren Svea - reg nr 5197 - den 15 innevarande månad förolyckats utanför den Tyska Östersjökusten till följd av storm,enligt ett till UD från svenska konsulatet i Danzig ingånget telegram av följande lydelse: OM/aux Svea av O-hamn totalförlist i storm Polangen 15.8 hela besaettningen raeddad och idag anlaend Danzig.Besaettningen omfattar: ...(namnen på de 6 ombordvarande

SKN: "Ej krig. Avfört 12.9.44."

SKNEVII 384

Lasten

Försäkrings AB Öresund,Malmö 20.11.43 till SKN

... Vi anmodade vårt ombud i Danzig ,herr Werner Hofmann, att försöka bärga en del inventarier såsom motorn, ankarna och 10 st extra presenningar vilka senare assurerats i Öresund för 3500:- kronor.Trots alla ansträngningar lyckades vårt ombud inte bärga ifrågavarande inventarier, beroende på att krigsförhållandena omöjliggjorde det för honom att själv resa dit eller komma i förbindelse med lämpligt folk.

SKN svarat Öresund 22.11.43

att SKN ej hade någon orsak att göra några utbetalningar i fallet Svea.

Historik Eget

2-mastad motorskonert på 122 brton byggd 1909 i Lindstöl,Danmark av ek och furu (Ex Karen) L 27 B. 7 Tillhörig skeppsmäklare John Erik Samuelsson i Oscarshamn som i maj 1943 inköpt Svea från skeppare Carl Oscar Olsson på Kiddön för XX 32000:- kronor. 100 hkr motor 1939. Drp -43. I nov 1935 grundstötte Svea av Kiddön vid Fågelskär utanför Oxelösund på resa till Norge med trälast. Sedan däckslasten lossats infördes hon t. Oxelösund.

DIANA 19.8.43

SKAKATS AV TRE MAGNETMINEEXPLOSIONER I ROTTERDAMKONVOJ

Dispacheutdrag

Tors 19.8.43 på resa Luleå-Rotterdam i konvoj mellan Borkum och Helder med last av malm blev Diana kl 04.35 våldsamt skakad då en minsvepare sprängde en magnetmina för om fartyget. Kl 04.45 inträffade ytterligare en minexplosion och kl 05.30 ännu en med åtföljande kraftiga skakningar i fartyget. Anlänt till Rotterdam kl 09.45.Omedelbart efter ankomsten rapporterade övermaskinisten att skador observerats i maskin.

Besiktningsinstrument

Sten Haeger besiktigat i docka i Hälsingborg 17.1.44.
Stora maskinen: 2 tvärstycksbultar och 2 vevstaksbultar måste förnyas.
Styrmaskinen: Isärtages och transporteras iland.Visat sig att båda bockarna måste förnyas för vilket arbete ny modell måste tillverkas. Ett ganska omfattande arbete,klart först den 3.2.44
Kostnad totalt 2050:- Vid detta tillfälle reparerades även en del civilhaveriskador.

Den 5.3.44 sänktes Diana av en flygtorped.

Assurans

SKN till SÅAF 24.4.44 3833:50.

Krigshaverier: 29.12.41,5.8.42,sänkt 5.3.44

Historik

Se 5.3.44

VG 50 SÄLEN 24.8.43

SVÅRT LÄCK EFTER KOLLISION MED UPPDYKANDE UBÅT KL 02 UTE I KATTEGATT.

Brev till SKN från Sälens skeppare 3.9.43

Härmed får u-tecknad, befälhavare å fiskebåten VG 50 Sälen av Bua, anmäla ett fartyget övergånget haveri och vördsamt anhålla om ersättning enligt gällande krigsförsäkringsavtal.Båt och redskap äro försäkrade hos Nämnden enligt Hallands Läns Fiskeriförsäkringsförenings rapportlista nr 43, båten för kr 10.000 och redskapen för kr 3000:-
Måndagen 23.8. kl 16 lämnade vi hemorten och anlände omkring kl 19 till fiskeplatsen strax syd Koppargrund där vi satte våra sillgarn. Vi drevo med vind och ström i sydlig riktning och drogo garnen vid midnattstiden. Stadda på hemresa och förande reglementsenliga ljus mötte vi omkring kl 02 tid 24.8 en sydgående tysk konvoj vilken framgick med släckta lanternor. Då våra lanternor observerades tändes på ledarefartyget ett ljus,och vi lade vår kurs rakt västlig och saktade farten till stopp,så att det passerande fartyget skulle hinna förbi. Från samma fartyg riktades därefter strålkastare mot vår båt,vilken emellertid därefter snart släcktes. Vi återtogo då med sakta fart vår ursprungliga kurs. Efter c:a 15 minuter observerade utkiken förut c:a en båtlängd ifrån oss en ubåt,som av allt att döma var på väg upp i övervattensläge. Farten saktades omedelbart men en kollision var oundviklig och vår båt träffades intill förstäven på BB sida.Ubåten fortsatte sin kurs.Sedan vi konstaterat att vi kund hålla läns med länspumpen anträdde vi vår hemresa,eskorterade av en annan båt från hemorten,dit vi anlände kl 05. Den 24.8 på f.m, efter att ha anmält det inträffade till Hallands Läns Fikseriförsäkringsförening i Varberg, avgick vi till Hälsö där reparation numera blivit utförd vid J.W.Bergs varv för en kostnad av kr 675:-

Bua per Väröbacka 3.9.43
för båtlaget VB 50 Sälen
Albert Johansson
Skeppare

Uppgifterna i denna anmälan betygas av u-tecknade besättningsmän:
Karl V.Johansson Halvar Nilsson

Egna kompletteringar

Utkiken förut såg efter en våldsam stöt en långsträckt med räcken försedd skugga glida förbi framför stäven i mörkret, med största sannolikhet en ubåt i halvt övervattensläge,som sedan försvann i natten. Sälen sprang svårt läck föröver där en rad bultar sprängts och borden släppt från ekstäven. Med motor-och handpumparna igång tog sig Sälen hem till Bua från kollisionsplatsen, belägen mycket nära 3-milsgränsen. Efter provisorisk tätning bogserades båten 24.8 till Hälsö för sliptagning.

Reparation pm Hälsö

Vid J.W.Bergs varv på Hälsö borthöggs och nyinsattes 12′ förstäv av ek

VG 50 SÄLEN 24.8.43

(12 x 7″) med 9 st galvaniserade bultar.Drivningsarbete av förstäv och bogar samt alla laskar ,inklusive nertagning och uppsättning av skansinredningen och upphuggning av cement för insättning av bultarna.
Påsättning av 4½ meter galvaniserad stävskeba samt målning och cementering.
Kostnad kr 675:-

Assurans

SKN 21.9.43 utbetalat 600:- med 1/3-dels avdrag för träarbetena.

Mina i trålen 5.2.44 SKNEIII 291

Under fiske kl 12 den 5.2.44 söder om Fladen fick Sälen under tråldragning något föremål i denna. De ombv trodde att det var tångoch slam som fyllt trålen men då så gott som hela wiren winschats in dök en mina upp i trålen alldeles intill fartygets bog. Wirarna kapades skyndsamt med yxor och trålen fick gå till botten på 20 famnars djup. Förutom skeppare Albert Johannson fanns R. och J.Albertsson från Väröbacka,Bua, ombord.
SKN ersatte 14.2.44 med kr 472:- (I/3-dels avdrag)

Ingen sjöförklaring Eget

Ingen sjöförklaring avgavs på KK om ubåtskollisionen.

Historik

Jaktriggad motorfiskebåt på 23 brton byggd 1929 i Skredsvik av ek och furu. L 13 B. 4,8 40 hkr motor. Ägd och förd av skeppare Albert Julius Johansson I Bua, Halland. (Vid Båtfjorden) 40 ton dw. 1950 såldes Sälen av Johansson till skeppare Manfred Karl Ivar Söderberg i Skillinge.Samma år fick Sälen en 60 hkr motor, 1954 förstäkrt till 80 hkr.

GG 141 HERMON 25.8.43

TYSKA MINSVEPARE SÄNKER TVÅ SVENSKA FISKEBÅTAR MED ARTILLERI DÅ DE LIGGER TILL ANKARS 20 SJÖMIL N. HANSTHOLM. ALLA DE TOLV OMBORDVARANDE DÖDADE . BÅTAR I NÄRHETEN KAPAT SINA ANKARE OCH FLYTT ÖSTERUT.

Sammanfattning

I fallande skymning vid 20-tiden ons 25.8.43 låg Hermon tillsammans med GG 250 Westkusten, båda från Öckerö, till ankars 20 distansminuter norr om Hanstholm. I närheten låg GG 346 Libanon och GG 294 Lisea av Öckerö samt GG 171 Verona av Styrsö-Tången. Närmast låg Libanon som ankrat c:a 2500 meter norr om Hermon. Vid 20-tiden siktades från Libanon 2 tyska minsvepare och några smärre örlogsfartyg som närmade sig på nordlig kurs. Plötsligt särade de båda minsveparna på sig och astte kurs direkt på Hermon och Westkusten medan de smärre fartygen fortsatte nordvart. Den ena minsveparen styrde kl 20.10 upp väster om Hermon som hade sina ankarlanternor tända och öppnade på endast c:a 100 meters håll artillerield med flera pjäser. Den första salvan föll 50 meter från Hermons STB-sida och från Libanon såg man hur Hermon sakta svängde efter att ha kapat ankarställlet för att sedan i ett förtvivlat försök attundkomma sätta fart österut. Minsvepare följde efter Hermons rörelser under oavbruten artillerield och avlossade på 45 meters håll en ohygglig bredsida mot fiskebåten vars vita skrov lyste i skymningsdunklet. Vitglödande flammor slog upp från de sprängda brännolje-tankarna i akterskeppet och Hermon försvann i tjocka rökmoln i vilka lågorna flammade ,kom och dog bort .Minsveparen sköt oavbrutet mot det brinnande fartyget.Spårljusammunition ritade glödande streck i mörkret och över de svarta vattnen, mörkret genljöd av kanonsalvor .Minst 100 skott måste ha avlossats. Först kl 20.40 upphörde eldgivningen. Westkusten sänktes på samma sätt av den andra minsveparen. Libanon,Verona och Lisea flydde österut för full maskin sedan de kapat sina ankarställ. Ett 30-tal svenska fiskefartyg låg i farvättnet och så många som möjligt varskoddes, kapade ankare och redskap och astte full fart hemåt.Ingen av de 12 yrkesfiskarna på Hermon och Westkusten undkom med livet. Det enda spåret av Hermon som påträffades var en oanvänd ,hopbunden trål med adresslapp som den 2.9 bärgades SO Måseskär av fiskebåten Sonja av Hasselösund. Intill flöt 2 tomfat. En Röröbåt fann en fisklåda genomborrad av ett stort antal kulhål. -Dagen efter beskjutningen bytte en tysk patrullbåt som vanligt till sig fisk mot cigaretter från flera svenska fiskebåtar vid Skagen, bland dem Crosby av Hönö. Den tyska brutaliteten väckte stor upprördhet i hela landet.På hela västkusten sänktes flaggorna på halv stång. Alla de 6 på Hermon var Öckeröbor och under 30 år,två avdem var bröder. På Westkusten fanns två brödrapar från Öckerö och ytterligare två Öckeröbor. Den 30.8 hölls ett stort protestmöte på Öckerö och en protestresolution avsändes till regeringen. Den

GG 141 HERMON 25.8.43

1.9 uppvaktade en deputation från Öckerö och Hönö staats- utrikes- och försvarsministrarna i Stockholm med krav på utredning, skadestånd och garantier för tryggat arbete på internationellt vatten där svenska fiskare bedrivit sitt yrkesarbete sedan urminnes tider. Svenska regeringen reste senare skadeståndsanspråk mot Tyska staten ochbegärde 828.485 kr i gottgörelse under motivering att sänkningen skett utan varning inom av Sverige icke godkänt spärrområde.

De dödade på Hermon UD & KK

† Skeppare/huvudredare Kurt Olof Åke Jansson,Öckerö,11.12.17 , ogift
† Fiskare Evert Gunnar Eriksson, Öckerö, 20.6.10, gift
† Fiskare Gunnar Olén Bjerger,Öckerö, 8.12.23 } Bröder
† Fiskare Sture Holmfrid Bjerger,Öckerö, 5.2.28 }
† Fiskare Berndt Allan Olofsson, Öckerö, 16,4.15, ogift
† Fiskare Birger Stig Nils Bernhard Bryngelsson,Öckerö,27.11.13,gift,2 barn
En tredje broder,David Bjerger,var vid tillfället inkallad

=====================

Se även handlingar på GG 250 Westkusten KK vol 75

STATSBOLISEN Inkom till Chefen för Marine
D.Nr.222/1943 den 15 Sept. 1943.

RAPPORT

Lördagen den 28 augusti 1943.
ang. beskjutningen av sv. fb GG 141 Hermon & GG 250 Westkusten.

Fredagen 27.8.43 erhöll jag order av statspolisintendenten att skyndsamt verkställa utredning angående den beskjutning av svenska fiskefartyg som ägt rum den 25.8.43 vid Danmarks ästkust,varvid GG 250 Westkusten & GG 141 Hermon, båda från Öckerö, uppgivits ha blivit sänkta av Tyska krigsfartyg.

Följande förhör hava den 27.8.43 hållits å Öckerö.

BESÄTTNINGEN Å FISKEFARTYGET GG 346 LIBANON AV ÖCKERÖ.

1) Skepparen Wilhelm Cornelius Utbult, f.1.2.06,boende Nordgården ,Öckerö telefon Öckerö 76: hörd av undertecknad i närvaro av kriminalkonstaplarna Iwan Axelsson ,Karl Kjellman och Johannes Blomberg.
Han ägde och förde fiskefartyget Libanon som den 24.8.43 kl 21.30 avgått från Öckerö för att bedriva fiske i Skagerack. Den 25.8 kl 15.30 - 16-tiden hade Libanon kommit till en plats belägen c:a 20 ′N. Hanstholm.Vattendjupet där varit 40-50 famnar och fartyget hade där legat stilla för snurrevadsfiske.Då Libanon kommit till platsen hade Utbult iakttagit att fiskefartygen Hermon,Westkusten och Lisea,alla från Öckerö varit sysselsatte med fiske i närheten.Hermon hade sålunda legat c:a 2500 meter ungefär söder om Libanon,Westkusten ungefär lika långt väster om

GG 141 HERMON 25.8.43

Hermon. Fartygen hade sålunda legat i spetsarna av en ungefär liksidig triangel. Ungefär kl 20, då svag sydlig vind varit rådande, hade Utbult iakttagit rök från fartyg kommande söderifrån. Då Utbult antagit att det varit fråga om tyska krigsfartyg ,hade han låtit lätta ankar och styrt med halv fart österut. Det hade ej regnat eller avrit dimma men sikten hade likväl inte varit fullt klar. Såvitt Utbult kunnat se hade Hermon,Westkusten och Liseaännu legat stilla då Libanon lättat ankar. De söderifrån kommande fartygen hade befunnits vara 2 större,möjligen jagare eller minsvepare, och 3 smärre fartyg liknande maskindrivna läktare. De större fartygen hade gått efter varandra före de mindre,varför det förefallit Utbult som om de större varit eskortfartyg.Fartygen hade hållit kurs ungefär rätt mot Westkusten. Ungefär kl 20.10 hade ett första kanonskott avlossatsfrån ett av krigsfartygen som då befunnit sig 200-300 meter väster om Westkusten? - Utbult hade iakttagit nedslaget,som tytt på ,att skottet varit riktat mot Hermon. Nedslaget iakttogs ungefär 50 meter W om Hermon. Krigsfartygen hade då skottet lossades,starkt minskat farten. Hermon hade omedelbart efter skottet lättat ankar och styrt österut med full fart. Strax därefter hade ett flertal skott avgivits,avnedslagen att döma riktade mot såväl Hermon som Westkusten. Krigsfartygethade då gått i en båge W om Westkusten och lagstsig ungefär Norr om Westkusten, underdet det fortsatte beskjutningen. Det hade då förefallit som om Westkusten styrt NW-vart. Krigsfartyget hade då följt efter Westkusten,forfarande under eldgivning . På grund av att det börjat mörkna och avståndet alltmera ökats mellan Libanon och Westkusten, hade Utbult inte kunnat iakttaga om Westkusten blivit träffad. Westkusten hade försvunnit ur sikte. - Det krigsfartyg som givit eld mot Hermon,hade såvitt Utbult kunnat se, gått söderom Westkusten mot Hermon under eldgivning. Hermon hade då stoppat upp och legat stilla med fören mot norr. Krigsfarygethade då gått för om Hermon i enbåge och lagst sig c:a 100 meter öster om fiskebåten varpå den skjutit bredsida. Utbult hade då iakttagit först en svart rökpelare från Hermons akterskepp,varpå eld slagit upp från samma del. På grund av mörkretoch det alltmer ökande avståndet hade Utbult inte kunnat göra några närmare iakttagelser. Klockan hade då varit ungefär 20.20. Libanon hade befunnit sig 3-4' ONO om Hermon.Några få minuter därefte hade elden från Hermon synts slockna,vilket sannolikt berott på att fartyge sjunkit. Krevaderna vid nedslagen hade utvecklat svart rök ,varav Utbult trott sig förstå att det rört sig om kanoneld. Vidare hade Utbult iakttagit kraftig eld med spårljusammunition. Någon kulspruteeld hade han däremot inte iakttagit. Det antal skott som avlossats mot Hermon uppskattade han till minst ett hundratal. Dethade näppeligen funnits något tillfälle för besättningen på Hermon att rädda sig under så intensiv eldgivning som det här varit fråga om. Dethade förefallit Utbult som om Westkusten inte varit

GG 141 HERMON 25.8.43

utsatt för lika intensiv beskjutning som Hermon. Sedan Libanon för full fart gått c:a 8′i OSO riktning hade en flotta av svenska fiskefartyg påträffats. Utbult hade varskott om vad som hänt varför samtliga fartyg jämte Libanon gått mot Svenska kusten. I de nu ifrågavarande fiskevattnen hade svenska fiskare bedrivit fiske alltsedan sommaren 1942. Genom den svenska marinens försorg hade sommaren 1943 åtminstone 3 prickar utsatts i Skagerack,markerande en linje,öster om vilken fiske kunde bedrivas utan risk för förankrade minor. Den ovan angivna fiskeplatsen beräknade Utbult vara belägen 15-20 distansminuter väster om den utprickade linjen. Såvitt Utbult visste hade åtminstone under år 1943 inga svenska båtar hindrats att gå väster om den utprickade linjen,oaktat tyska bevakningsfartyg ofta varit tillstädes. Senast under veckan före den nu inträffade händelsen hade Utbult med Libanon fiskat i ungefär samma vatten. Tyska bevakningsfartyg,som både då och vid tidigare tillfällen utgjorts av armerade trålare,hade befunnit sig så nära Libanon som c:a 1′ utan att ha uppmanat Libanon eller andra där liggande fiskefartyg att lämna farvattnet. Även tyska trålare hade bedrivit fiske på samma plats. Av det sätt, på vilket de tyska krigsfartygen manövrerat under beskjutningen av Hermon och Westkusten,föreföll det Utbult alldeles tydligt att krigsfartygens befälhavare ej ansett sig löpa någon risk att gå på minor,varför ej heller något hinder funnits att söka bärga besättningarna å Hermon och Westkusten.Något sådant försök hade inte iakttagits. Såväl Libanon som övriga här ovan nämnda svenska fartyg hade fört svensk flagga och vedertaget svenskt nationalitetsmärke.

2) Fiskaren Östen Alexander Alexandersson, 22.3.25, boende Intaget,Öckerö, hörd av krim.konstapel J.Blomberg i närvaro av krim,kommissarie F.Arnér.

- Tis 24.8.43 på e.m hade han medföljt GG 346 Libanon för fiske i Skaerack. Det hade varit hans första resa för fiske i dessa farvatten. Onsdag 25.8 på e.m hade Libanon anlänt till en plats belägen omkring 25′Norr om Hanstholm och omkring 20′WSW om de 3 av svenska marinen i dessa farvatten utlagda ruskprickarna. Omedelbart sedan de anlänt till denna platshade de påbörjat fisket. Besättningsmännen på Libanon hade beräknat att de då befunnit sig omedelbart intill och öster om det av tyskarna på denna plats utlagda minfältet. Hermon hade befunnit sig på en plats omkring 2500 meter söder om Libanon under det att Westkusten befunnit sig på ungefär samma avstånd WSW om Libanon. Klockan omkring 20 hade 2 större och 3 mindre tyska krigsfartyg med hög fart kommit söderifrån och stävat mot den plats där fiskebåtarna befunnit sig. När de kommit i omedelbar närhet av Hermon och Westkusten hade de två större krigsfartygenskilt sig från varandra,varefter det ena börjat beskjuta Hermon under det att det andra krigsfartyget beskjutit Westkusten. Några varningsskott hade icke avgivits. Då krigsfartyge

GG 141 HERMON 25.8.43

öppnat eld mot fiskebåtarna hade de befunnit sig på ett mycket kort avstånd - c:a 200 meter - från fiskebåtarna. Det fartyg som beskjutit Hermon hade lagt sin bredsida mot Hermon och avgivit ett mycket stort antal skott.Såväl kanoneld som spårljuseld hade avgivits. Omedelbart sedan krigsfartygen öppnat eld mot Hermon och Westkusten,hade besättningen på Libanon skyndsamt kapat sitt ankare och begivit sig från platsen med kurs österut. Kort efter det Hermon börjat beskjutas hade eld uppstått ombord på detta fartyg. Det syntes emellertid som om denne eld begränsats eller släckts.Krigsfartyget hade emellertid fortsatt att beskjuta Hermon.Efter ytterligare en kort stund hade eld och en kraftig brandrök stigit upp från Hermons däck. Libanon hade vid detta tillfälle befunnit sig på relativt stort avstånd från Hermon. På grund härav och på grund av mörkrets inbrott hade det varit nästan omöjligt att från Libanon iakttaga närmare detaljer. Besättningen på Libanon hade hört och sett att krigsfartygen fortsatt sin eldgivning. Efter en kort stund hade röken och elden ombord på Hermon upphört.Härav hade de fått den uppfattningen att Hermon sjunkit. Med hänsyn till den häftiga eldsomkrigsfartygen avgivit utan någon föregående varning hade det förefallit omöjligt för besättningen på Hermon att rädda sig.På grund av att Westkusten befunnit sig längre västerut hade det varit omöjligt att från Libanon iakttaga de närmare detaljerna under skottlossningen.

3) Fiskaren Helge Gunnar Samuelsson, 15.5.13,boende Öckerö Sörgård,Öckerö, hörd av krim.konstapel Iwan Axelsson i närvaro av kriminalkonstapel Carl Kjellman.

På kvällen den 24.8.43 hade Libanon lämnat Öckerö för fiske i Skagerack. Ons 25.8 c:a kl 15 hade Libanon varit framme vid fångstplatsen, belägen "rätt norr om Hanstholm och c:a 20 distansminuter därifrån" eller c:a 15-20 distansminuter WSW från de 3 ruskprickarna som utlagts genom den svenska marinens försorg. Vid Libanons framkomst hade flera svenska fiskebåtar varit på platsen, bl.a Lisea,Hermon och Westkusten.Libanon hade lagt sig W om Lisea på ett avstånd av c:a 1500 meter.Hermon hade legat söder om Libanon ochpåsamma avstånd som från Lisea. Westkusten hade legat SW om Libanon påc:a 2000 meters avstånd. Djupet på platsen hade varit c:a 50 famnar. Omkring kl 20 ons 25.8 hade han från sin plats på Libanon iakttagit rök från söderifrån kommande fartyg som närmat sig med stark fart. Då de kommit närmare hade Samuelsson sett att de varit 5 till antalet. 2 av fartygen hade varit av större typ,troligen minsvepare.Under det att fartygen närmat sig hade Libanon lättat ankar och med sakta fart lämnat fångstplatsen. Samtliga de 5 fartygen hade gått W om fiskebåtarna. Då minsveparna befunnit sig omkring 1000 meter från Hermon hade skott lossats mot Hermon.Ett av de avlossade skotten hade A. sett slå ner c:a 50 meter från Hermon. Under skottlossningen hade Hermon satt full fart österut.

GG 141 HERMON 25.8.43

Westkusten, som samtidigt beskjutits, hade satt kurs mot de anfallande krigsfartygen.Sedermera hade S. iakttagit att Hermon stoppat upp under någon minutför att därefter ånyo röra sig framåt. Därpå hade Hermon för andra gången stoppat upp. Härvid hade han iakttagit att Hermon fattat eld och omgivits av rök.Libanon hade under tiden avlägsnat sig alltmer från platsen,och detta förhållande,jämte det att mörkret tilltagit,hade gjort, att S. i fortsättningen ej kunnat iakttaga händelseförloppet utan endast hört kanonaden.Beskjutningen hade pågått i en halvtimmas tid från det den inletts.

4) Fiskaren Alf Tage Birger Nilsson, 24.2.19, Bagglebo,Öckerö,hörd den 27.8 av krim.konstapel Iwan Axelsson: Har beträffande händelseförloppet och Libanons postition lämnat samma uppgifter som ovan nämnda Samuelsson.Han hade icke haft något att därutöver tillägga.

5) Fiskaren Karl Gunnar Berntsson, 27.1.14,Bagglebo,Öckerö,hörd 27.8 av krim.konstapel Carl Kjellman i närvaro av krim.konstapel Iwan Axelsson.

Tis 24.8.43 kl 21.30 hade han medföljt Libanon till fiskeplats c:a 20' N Hanstholms fyrplats och C:a 20' WSW om de av svenska marinen utsatta ruskprickarna,dit de anlänt vid 15-tiden den 25.8.I Libanons närhet hade legat Westkusten c:a 2000 meter SW om Libanon,Hermon, som legat c:a 2500 meter söder om Libanon och Lisea,som legat c:a 2500 meter ONO om Libanon. Klockan omkring 20 samma dag hade Berntsson observerat rök från 2 fartyg som med stark fart närmat sig från söder.Libanon hade då med sakta fart lämnat fiskeplatsen och styrt österut. Då de båda främmande fartygen kommit närmare,hade B. observerat att det varit 2 större jagare eller minsvepare,sannolikt tyska,vilka åtföljts av 3 st mindre fartyg, sannolikt icke krigsfartyg. Samtliga 5 fartyg hade till synes gått väster om fiskebåtarna. Då krigsfartygen befunnit sig c:a 2000 meter rakt W om Hermon hade ett av dem avlossat ett kanonskott mot Hermon, som då legat med fören rakt i söder. Berntsson hade iakttagit att skottet slagit ner omkring 50 meter W om Hermon. Hermon, som vid skottlossningen legat stilla,hade omedelbart satt full fart österut.Krigsfartyget hade emellertid fortsatt att förfölja och beskjuta Hermon .Berntsson hade då iakttagit att Hermon stoppat upp och lagt sidan till det efterföljande krigsfartyget som fortsatt att beskjuta Hermon. Hermon hade då fortsatt rakt österut medan krigsfartyget följt efter och avlossat den ena salvan efter den andra. På endast omkring 50 meters avstånd från Hermon hade krigsfartyget avlossat bredsida oå bredsida mot Hermon varvid eldsflammor slagit upp från Hermons skrov. På grund av det inträdande mörkret hade emellertid Berntsson till slut förlorat Hermon ur sikte ,

varför han icke iakttagit om Hermon sjunkit eller vart hennes besättning tagit vägen. Samtidigt som det ena krigsfartyget beskjutit Hermon hade B. iakttagit att det andra krigsfratyget beskjutit Westkusten. Westkusten hade då styrt ner mot krigsfartyget,varvid B. iakttagit att krigsfartyget styrt öster om Westkusten menom en stund åter styrt W om Westkusten och fortsatt beskjutningen mot denna. Berntsson hade inte kunnat iakttaga om Westkusten blivit träffad eller vart dess besättning tagit vägen.

BESÄTTNINGEN Å FISKEFARTYGET GG 294 LISEA AV ÖCKERÖ.

1) Fiskare Bernhard Hilmer Olsson, 63 år gammal, Fridhem,Öckerö,hörd av undertecknad i närvaro av kriminalkonspapel Iwan Axelsson.
Han ägde och förde Lisea. Den 23.8.43 vid 5-tiden hade Lisea,Hermon och Westkusten avgått från Öckerö för fiske i Skagerack. Hermon hade gjort högre fart än Lisea och Westkusten varför hon snart nog kommit ur sikte. Den 25.8 på morgonen,då Lisea och Westkusten befunnit sig c:a 55′W Hirtshals,hade Hermon kommit upp mot Lisea. Besättningen på Hermon hade meddelat att Hermon under natten legat c:a 5′W om Lisea, och att ett tyskt bevakningsfartyg föregående dag legat invid Hermon. Hermon hade därför på kvällen lättat ankar och gått ostligare.Bevakningsfartyget hade inte prejat Hermon. Efter samtalets slut hade Heromn lagt sig ungefär 1-2′W om Lisea. Under dagen den 25.8 hade samtliga båtar flyttat sig växelvis västerut, sammanlagt högst 7′. - Vid 20-tiden hade Olsson iakttagit rök i SW. Kort därefterhade han fått se 4-5 fartyg, förmodligen tyska.Av fartygen hade 2/ synts vara av jagartyp. Skymning och nästan lugnt väder hade varit rådande. Kort därefter hade ett skott hörts. Omedelbart därefter hade ytterligare skottlossning hörts varvid spårljusammunition kommit till användning. Olsson hade fått den uppfattningen att artillerielden riktats mot samtliga fiskebåtar. Då skottlossningen börjat hade Olsosonomedelbart låtit kapa linorna till redskapen och fört Lisea österut. Olsson hade kunnat se rök från Hermon och hört attskottlossningen pågått c:a 30 minuter. I övrigt hade han inte kunnat göra några iakttagleser av värde för utredningen. Olsson, som såväl 1942 som 1943 fiskat i de här ifrågavarande farvattnen, hade visserligen inte sett några av svenska marinens prickar,menhade hört att åtminstone en sådan skulle finnas tillledning för svenska fiskare.

2) Fiskare Torsten Bernhard August Olsson, 29.10.09,Öckerö,hörd 27.8 av konstapel Carl Kjellman.
Han vore anställd på Lisea som äges av hans fader,Bernhard Olsson. Mån 23.8.43 på morgonen hade han medföljt Lisea på fisketur. Då Lisea befunnit sig norr om danska fyren Höjen hade de blivit upphunna av Westkuste med vilken de därefterhaft sällskap till en plats c:a 40′W Hirtshals fyrplats,där såväl Lisea som Westkusten börjat fiska. Där hade de båda båtarna

GG 241 HERMON 25.8.43

stannat till den 24.8 då de åter i sällskap sökt sig längre västerut. Då de ons 25.8 på e.m hunnit c:a 25 sjömil väster om de av de svenska marin myndigheterna utsatta prickarna,vilka utmärker W därom belägna tyska minfältet, hade Lisea ankrat upp medan Westkusten förankrat c:a 5000 meter W om Lisea.Kort därefter hade Hermon kommit till platsen och ankrat upp c:a 5000 meter från Lisea och något söder om Westkusten. Senare på e.m hade även Libanon kommit till platsen och ankrat upp mellan Lisea och Westkusten. Klockan omkring 20 samma dag hade Olsson iakttagit skorstensrök från 2 större fartyg som med stark fart närmat sig söderifrån. Olsson hade iakttagit att fartygen sannolikt varit tyska krigsfartyg,liknande våra svenska minsvepare, och att de åtföljts av 2 mindre fartyg.Då krigsfartygen kommit i jämnhöjd emd Westkusten och W om detta fartyg hade Olsson iakttagit att krigsfartyget skjutit spårljusgranater. Lisea hade då omedelbart lättat ankar,med full fart styrt österut och fått följe med Libanon och en amman fiskebåt,Verona från Styrsö-Tången. Olsson hade hört att krigsfartygen avlossat ett stort antal kanonskott.Han hade emellertid icke kunnat iakttaga om Hermon och Westkusten blivit beskjutna. Lisea hade icke blivit beskjuten. Lisea hade fortsatt sin resa till Öckerö dit hon anlänt den 26.8 kl 13.30.

3) Fiskare Gösta Vilgot Hermansson, 9.2.24,boende Intaget,Öckerö. Hörd av krim.konstapel J.Blomberg.

Han vore anställd som fiskare ombord på Lisea av Öckerö. Mån 23.8 hade Lisea begivit sig på fiske i Skagerack. Tis 24.8 hade de anlänt till en plats c:a 20′N. Hanstholm och 20′W om de av den svenska marinen som gräns mot tyska minfältet utlagda ruskprickarna.Libanon,Hermon och Westkusten hade emellertid befunnit sig längre W och söder om den plats där Lisea befunnit sig. ~~När de kommit fram till i närheten av Hermon~~ Ons 25.8 c:a kl 20 hade 2 större och 3 mindre krigsfartyg med hög fart kommit söderifrån mot den plats där fiskebåtarna befunnit sig. När de kommit fram till i närheten av Hermon och Westkusten,hade de båda större krigsfartygen öppnat eld mot dessa. När besättningen på Lisea aikattagit detta,hade de skyndsamt kapat ankaret och sina redskap och begivit sig från platsen i östlig riktning. På grund av mörkrets inbrott och det ganska stora avståndet från den plats där Lisea befann sig och till den plats där Hermon och Westkusten befunno sig,kunde några närmare detaljer ej urskiljas ombord å Lisea. Enligt Hermanssons uppfattning hade Liase befunnit sig omedelbart intill minfältets östra sida,under det att Hermon och Westkusten befunnit sig invid minfältets västra sida.

BESÄTTNINGEN Å FISKEFARTYGET GG 171 VERONA AV STYRSÖ-TÅNGEN.

1) Fiskaren Karl Axel Andersson, 22.9.14, Halsvik,Styrsö,hörd av kriminal-

GG 141 HERMON 25.8.43

konstapel Iwan Axelsson.
Han förde och vore delägare i GG 171 Verona. Mån 23.8.43 hade han med Verona lämnat Styrsö kl 05,fortsatt till Skagen och fiskat utanför Höjens fyr. Mån 23.8 kl 18 hade Verona lämnat denna plats. Efter c:a 6 timmars gång med en genomsnittsfart av 7 knop hade Verona kommit till en plats belägen c:a 2 timmars gång öster om de av svenska marinen utlagda ruskprickarna.Därifrån hade Verona dargit sig västerut och tis kväll befunnit sig c:a 14′ W om ruskprickarna.Under natten till ons 25.8 hade Verona legat för ankar å sistnämnda plats och sedan hade man fiskat större delen av onsdagen på samma plats. Strax efter kl 18 hade Verona under c:a 1½ timma gått västerut och kommittill en plats c:a 20′rätt norr om Hanstholm eller c:a 15-20′WSW om ruskprickarna. Där hade funnits flera fiskebåtar: Lisea,Libanon,Hermon och Westkusten. Verona hade lagt sig vid sidan om Lisea. Samtidigt härmed hade Andersson fått se 4 främmande fartyg,varav 2 större av jagartyp,liknande den svenska jagaren Puke.Dessa fartyg hade kommit söderifrån och satt kurs på fiskebåtarna där de legat kringspridda på inbördes avstånd varierande från 1000 till 2000 meter. Då ett av krigsfartygen befunnit sig c:a 1000-5000meter från fiskefartygen hade detta börjat beskjuta Westkusten och det andra Hermon. De bådamindre fartygen,som följt efter krigsfartygen, hade fortsatt sin kurs. Vid beskjutningen hade Verona med full fart styrt åt NO för att så fort som möjligt komma från platsen. Härunder hade beskjutningen av de båda fiskebåtarna fortsatt, Efter c:a 10 minuter,allt under det det ena av krigsfartygen skjutit både bredsidor och med akterkanonen mot Hermon, hade Andersson sett eld flamma upp från Hermons motorrum. Härvid hade krigsfartyget hållit upp med beskjutningen av Hermon för att ånyo börja när elden från Hermon övergått i intensiv rök. I den tilltagande skymningen och på grund av det ökande avståndet hade sedan Hermon kommit ur sikte.Beskjutningen hade pågått under minst en halvtimme. Beträffande Westkusten hade Andersson ej kunnat göra några närmare iakttagelser.Han hade blottkunnat se att Westkusten beskjutits häftigt. Efter 3½ timmes gång hade Verona ankrat upp på em plats som Andersson beräknat vara belägen öster om ruskprickarna.Verona hade förts svensk flagga och haft svensk flagga målad på skrovet.Detsamma hade gällt samtliga här nämnda båtar. Under färden ut till fiskeplatsen hade Andersson icke sett till andra främmande krigsfartyg. Anderson hade icke tidigare bedrivit fiske W om prickarna.Vid beskjutningen hade rått vindstilla med obetydlig sjöhävning och sikten hade varit medelgod.

2) Fiskare Torsten Reinhold Carllund, 15.2.00, Styrös Tången,hörd av krim. konstapel J.Blomberg.

Ons 25.8 vid 20-tiden hade Verona anlänt till en plats belägen c:a 20′ W om ruskprickarna som utlagts av svenska marinen ochnorr om Hanstholm,

där Hermon ,Westkusten och Libanon av Öckerö befunnit sig på fiske.Då Verona anlänt i närheten av Libanon hade Hermon och Westkusten befunnit sig W om Libanon.Just som Verona anlänt till platsen hade besättningen sett 2 störe och några mindre tyska krigsfartygs kommande söderifrån som med hög fart stävat mot den plats där fiskebåtarna befunnit sig.Då krigsfartygen kommit i omedelbar närhet av Hermon och Westkusten hade de öppnat eld mot dessa.Verona hade då omedelbart vänt och satt kurs österut. Kort därpå hade Carllund sett att Hermon börjat brinna.På grund av mörkret och avståndet hade han icke iakttagit de närmare detaljerna under skottlossningen. De två större krigsfartygen hade emellertid skilt sig från varandra,varefter den ena anfallit Harmon och den andra Westkusten. Elden hade varit mycket häftig varför besättningarna på de två fiskebåtarna med all sannolikhet icke haft någon möjlighet att rädda sig.

3) Fiskare Enar Alban Stahre, 20.9.21,Styrsö Tången,hörd av kriminalkonstapel J.Blomberg.
Delägare i Verona. Mån 23.8 hade Verona uppehållit sig öster om ruskprickarna.På grund av dålig fångst på denna plats hade de under tisdagen 24.8 begivit sig väster om prickarna. På e.m 24.8 hade de kommit fram til ett av tyskarna under senare tid utökat minfält. Då tillgången på fisk var dålig även på detta ställe,hade de under ons 25.8 begivit sig över till det "nya" minfältet och gått ytterligare västerut. Stahre beräknade att de färdats sammanlagt c:a 3½ timme västerut från de av svenska Marine utlagda prickarna. När de kommit fram till denna plats hade de fått se att Libanon,Lisea:hermon och Westkusten från Öckerö legat där under fiske Under tiden som Verona befunnit sig på en plats mellan Lisea och Libanon hade Stahre fått se att 2 större och några mindre tyska krigsfartyg kommit söderifrån i riktning mot fiskebåtarna.När de kommit i omedelbar närhet av Hermon och Westkusten,vilka befunnit sig längst väster och söderut av båtarna på platsen, hade krigsfartygen öppnat en häftig eld mot Hermon och Westkusten. Verona hade då omedelbart vänt och med högsta fart gått österut.Efter en stund hade eld uppstått på Hermon och då denna efter en stund slocknat trodde man på Lisea att Hermon då sjunkit.På grund av mörkret och avståndet - c:a 2000 meter - hade de inte kunnat aikttaga några närmare detaljer ombordpå de beskjutna fartygen. Elden mot båtarna hade varit mycket häftig och avgivits utan någon som helst föregående varning. Enligt Atahres uppfattning hade besättningarna på de 2 fiskebåtarna haft mycket små möjligheter att rädda sig. Verona hade icke vid något tidigare tillfälle,då Stahre varit med under fiske, uppehållit sig så långt västerut som vid detta tillfälle.

4) Fiskare Axel Emanuel Andersson, 3.12 80,Styrsö Tången, hörd av kriminal-

GG 141 HERMON 25.8.43

konstapel Karl Kjellman i närvaro av konstapel Iwan Axelsson.

Axelsson vore delägare i Verona. Då Verona ons 25.8 c:a kl 20 kommit till en plats omkring 20' norr om Hanstholmens fyr och c:a 20-25 sjömil W om de av svenska marinen utsatta prickarna, som utmärker att tyskt minfält finn väster därom, hade de iakttagit 4 andra båtar, nämligen Libanon, Lisea, Her och Westkusten från Öckerö. Verona hade då gått upp jämsides med Lisea oc besättningarna hade börjat samtala om fisket. Därunder hade Andersson iak tagit skorstensrök från tvenne fartyg som med stark fart närmat sig söder ifrån. Då de kommit närmare hade A. sett att det varit krigsfartyg, sannol bevakningsfartyg, ungefär i storlek som de svenska minsveparna. Dessa hade åtföljts av 2 mindre fartyg. Samtliga fartyg hade gått väster om fiskebåt Då krigsfartygen kommit i jämnhöjd med Hermon hade samtliga 4 fartyg stop Omedelbart därefterhade A. sett att ett av krigsfartygen avlossat ett sk mot Hermon. Verona och Lisea hade då omedelbart lättat ankar och styrt ö erut. Krigsfartygen hade lossat skott på skott mot Hermon och Andersson sett ett flertal projektiler slå ner i vattnet i omedelbar närhet av Her A. hade iakttagit att Hermon styrt österut men att hon därefter stoppat upp och legat stilla. A. hade p.g av mörkret och avståndet inte kunnat s om krigsfartygen beskjutit Westkusten. A. hade iakttagit att Hermon fatt eld menhan hade inte iakttagit huruvida Hermon sjunkit eller vart besätt ningen tagit vägen. Avståndet från Verona till Westkusten och Hermon had varit c:a 4000 meter och till Libanon omkring 2000 meter. Då Verona komm öster om ruskprickarna hade de fortsattfisket och återkommit till Götebo först 27.8 kl 20.30. Andersson hade icke vid något tidigare tillfälle de tagit i fiske å ovannämnda plats efter det tyskarna utlagt minbältet.

5) Fiskaren Alf Konrad Axelsson, 8.10.04, Styrsö Tången, hörd av kriminalk stapel Carl Kjellman. Delägare i Verona.

Axelsson berättat samma som nr 4. De 2 större örlogsfartygen hade vari av samma storkel som svenska jagare eller minsvepare. De 4 främmand fartygen hade gått upp W om fiskebåtarna. Då de kommit i jämnhöjd med Hermon hade Axelsson iakttagit att de de större fartygen stoppat upp o att de sedan avskjutit spårljusgranater och kanonskott mot Hermon. Hör att krigsfartygen avlossat en antal kanonskott och sett projektiler s ner i omedelbar närhet av Hermon som styrt österut men kort därefter h stoppat upp och legat stilla. Kort därefterhade eld utbrutit ombord på Hermon. På grund av det långa avståndet till Westkusten och p.g av det rådande mörkrethade A. inte kunnat iakttaga huruvisa även Westkusten beskjutits. Verona hade omedelbart liksom Lisea lättat ankar ochmed fu fart styrt österut. Avståndet mellan Verona och Hermon/Westkusten hade varit c:a 4000 meter. Då Verona kommit öster om ruskprickarna hadde de

GG 141 HERMON 25.8.43

fortsatt fisket varefter de kommit till Göteborg fre 27.8 omkring kl 21. Genom vakthavande förbindelseofficeren vid VDM(Västkustens Marindistrikt) har lör 28.8 inhämtats att den mittersta av de ovan nämnda av MD utlagda ruskprickarna vore belägen i bäring 57°43 minuter nord och 08 grader 54 minuter ost.

Göteborg 28.8.1943
Folke Arnér
Kriminalkommissarie

(Denna rapport från Krim,Gtbg inkom till KK den 16.9.43 och ersatte av KK sjötekniske konsulent 6.9 begärt sjöförhör vid Göteborgs rådhusrätt)

K memorial 21.11.43

I sinberättelse skriver KK sjötekniske konsulent att " i det alltmera tilltagande mörkret kunde manse att örlogsfartygen koncentrerade sin artilleri-o kulspruteeld mot Westkusten och Hermon vilka sökte undkomma."

Orsak: De båda fiskefartygen överföllos utan föregående varning av tyska övervattensfartyg underdet kuttrarna bedrev fiske i östra delen av det minerade området som sträcker sig mellan Hanstholem på danska kusten och Ryvingen på den norska. De båda jagarna besköto fiskefartygen tills dess att de av allt att döma gingo till botten och gåvo icke besättningarna någon tidsfrist att bemanna och sjösätta livbåatran. De omkomna voro:------

Ex Officio
Bo Bergström

SKN EIII 294

Lisea anmält förlust av ankarställ

GG 294 Lisea av Öckerö,skeppare Bernhard Olsson, i anmälan : "Då vi med våran båt Lisea den 25 augusti (1943) var ute oå snurrevadsfiske omkring 55′W½S Hirtshals fyr,nära den plats där Hermon och Westkusten blevo beskjutna, och hade våra redskap ute samt även vårt ankarställ och vi samtidigt såg vilket öde det blev med våra kamrater,måste vi, för att rädda oss från att dela samma ödet ,övergiva ankarstället samt vaden jämte 5 trossar och köra direkt hem till Öckerö. Ankarstället med wire,ankare,boj mm värderats till 1135 kronor,vaden med tillbehör till 450 kronor,trossarna till 500 kronor. Vi vädja till kommittén tilldela oss det belopp som författningen föreskriver.

Öckerö 7.9.43
Bernhard Olsson

SKN den 11.10.43 utbetalat kr 1848:53

Torftig dokumentation på SKN SKNEIII 277

På SKN en mycket torftig "dokumentation" om Hermon och Westkusten.

Forts

GG 141 HERMON 25.8.43

Intyg från pastorsämbeten,fullmaktsbevis för utfående av ersättning,siffer-uppställningar över ekonomiska värden och förluster... det är sad som blir kvar sedan 12 människor slaktats med automatvapen.

Båtens värde

Båtens värde 120.000 kr
Lådor, is,oljor mm 5000 kr
Redskap 12400:-
motorreservdelar 1300:-

Kläder mm till besättningen 6 man à 600:- per man = 3600:-
Infiskad last enligt uppgift av fb Libanon var 150 lådor fisk à 40:- per låda= 6000:-

Skeppare Åke Jansson hade en reskassa ombord vilkenbelöpte sig till 2000:- kr Summa: 150.300:-

Öckerö 6.9.1943
Birger Olsson

Intyg från Pastorsämbetet i Öckerö 16.10.43

Kurt Olof Åke Jansson, ogift, efterlämnade föräldrarna fiskare Olof August Jansson.Öckerö, f.14.9.75 och hans hustru Anna Katarina,född Svensson, f. 3.7.87.

Evert Gunnar Eriksson,efterlämnar hustrun Märta Sofia Victoria, född Larssc f.2.1.10,äktenskapet var barnlöst. Märta Eriksson lär för närvarande vistas i sitt föräldragem i Kungshamn.

Gunnar Olén Bjerger,ogift, efterlämnar föräldrarna fiskre Birger Olinder Olsson,f.2.7.91 och hans hustru Hildur Valborg Sofia, född Andersson 28.12 99.

Assurans

SKN 28.10.43 utbetalat 120.000 kr till Västkustfiskarnas Centralförbund. (107.000 för totalförlust, 8000 för redskap, 5000 för effekter.)
För Westkusten utbetalades samma dag 57000 kr.(48000 för totalförlust, 5000 för effekter, 4000 för redskap)

En skrivelse i byråkratins högborgar efter 5 års oinskränkt ubåts-flyg-och massutrotningskrig...

UTDRAG UR PROTOKOLL HÅLLET VID SAMMANTRÄDE Å LIKVIDATIONSNÄMNDEN Å NÄMNDENS KANSLI, Hovslagaregatan 2,1 tr, den 15.10.1954

Beslut: I ärendet är utrett att tyska krigsfartyg 25.8.43 å internationellt vatten i Skagerack utan föregående varning beskjutit svenska motortrålarna GG 141 Hermon och GG 250 Westkusten, med påföljd att dess sjunkit och samtliga ombordvarande, tillhopa 12personer, omkommit.

"Det förhållandet att den tyska regeringen genom verbalnoter den 9.4.40 ochden 5.9.40 samt den 20.6.42 proklamerat det område där trålarna ifråga

GG 141 HERMON 25.8.43

komna tillfälle befunnit sig ,såsom -Sperrgebiet" (Warngebiet) och tillkännagivit att varje fartyg som passerar området utan att vara försett med uttryckligt tillstånd därtill, utsatte sig för risken av omedelbar förstöring,finner icke Likvidationsnämnden vara av beskaffenhet,att, på sätt vid diplomatiska förhandlingar i saken gjorts gällande fårn tysk sida,berättigade sänkningarna. Härvid synes det Nämnden särskilt böra beaktas ,att , enligt vid en Flottkonferens i London den 6.11.1936 antagna regler,till vilka sedermera såväl Tyskland som Sverige anslutit sig,krigsfartyg icke må,annat än vid fortsatt vägran att stanna vid regelmässig anmaning eller vid aktivt motstånd mot visitering eller undersökning, sänka ett handelsfartyg eller göra det navigeringsodugligt utan att först hava bragts passagerare,Besättning och skeppshandlingar till säker plats, samt att ,ehuru dessa regler måste anses ha tillkommit med full vetskap om att proklamerade av Warngebirt och därmed likartade zoner förekommit efter Första Världskriget,något undantag från reglerna dock icke medgivits ifråga om dylika zoner.
Ej heller i övrigt ha från Tysk sida eller eljest utretts någon omständighet, på grund varav Tyska Riket kan undgå att enligt folkrättsliga Regle svara för de genom sänkningarna uppkomna skadorna.

På grund av meddelad försäkring har SKN,enligt vad som visats,till vederbörande ägare utanordnat ersättning för trålarna jämte redskap och effekter,beträffande Hermon med 120.000 kronor och beträffande Westkusten med 57000 kronor. Skäligheten av berörda ersättningsbelopp vinner stöd av i ärendet förebragt utredning. SKN har i anledning av onförmälda utbetalningar förvärvat vederbörandes rätt till ersättning av tredje man.

På grund av vad sålunda anförts prövar Likvidationsnämnden rättvist godkänna yrkade beloppen,för Hermon 120000 kr och för Westkusten 57000 kr i allt att utgå utan förmånsrätt.

Med hänsyn till Statsmakternas beslut att ,för möjliggörande av hjälpåtgärder för svenskar,som under andra världskriget varit bosatta i Tyskland,Staten skall avstå 2.000.000 kronor av den utdelning,som i tvångsclearingen tillkommer SKN,förordnas, att utdelning å nu godkänt belopp skall, efter avdrag av föreskriven avgift,innehållas för ändmål, som nyss nämnts. Mot detta beslut må, jämlikt 15§ i Kungl Maj:ts Instruktion för Likvidationsnämnden den 25 augusti 1950, tala icke föras.

Stockholm 15.10.1954

Bo G. Beskow.

Hermons historik — Egna noteringar

Motorfiskebåt på 56 brton byggd 1943 vid Djupviks varv på Tjörn av ek/furu. L.20 B.6 Huvudredare skeppare Åke Jansson på Öckerö.Delägare: Bröderna Sture

GG 141 HERMON 25.8.43

Gunnar och David Bjerger på Öckerö och Gunnar Eriksson,Öckerö. Av dessa dödades den 25.8.43 Åke, Sture & Gunnar Bjerger samt Gunnar Eriksson. Hermon, som levererades i maj 1943 och sänktes på sin fjärde resa,var ett mönsterfartyg i fiskeflottan. Hon kom på provturen upp i 12 knop,den högsta fart man dittills fått upp en fiskebåt i.Motorn på 180 hkr var en Skandia Super Marin med kallstart,cirkulationssmörjning och spilloljerenare.För det elektriska ljuset mm fanns i motorrummet en järnkapslad vattentät kopplingscentral, den första i sitt slag i en fiskebåt. Styrhytten var förhöjd på en hög kapp.Skansen för 4 man var rymlig och ljusmålad med tvättrum och wc på akterkant. Det fanns ett kök med stor elektrisk spis ochugn,centralvärme och en gedigen kajuta akter för 2 man.Hermon var försedd med alla föreskrivna neutralitetsmärkningar och förde svensk flagg på mesammasten. Försäkrad för 120.000 exkl redskap och utrustning.

Se i övrigt Samlingsmapp om Hermon-Westkusten 25.8.43 med det diplomatiska spelet efter sänkningarna.

GG 250 WESTKUSTEN 25.8.43

TYSKA MINSVEPARE SÄNKER 2 SVENSKA FISKEBÅTAR MED ARTILLERI DÅ DE LIGGER TILL ANKARS 20 SJÖMIL N. HANSTHOLM. ALLA DE 12 OMBORDVARANDE DÖDADES.

Sammanfattning.

KK

Sänkningen av Westkusten utspelades samtidigt med sänkningen av Hermon varför de väsentliga vittnesmålen om Westkusten återfinns i polisrapp orten på GG 141 Hermon 25.8.43.(Se denna) Hermon och Westkusten var de 2 båtar som låg längst västerut av en grupp som var på snurrevadsfiske c:a 55′ W Hirtshals och vid 20-tiden ons kväll 25.8 43 låg för ankar för natten i stilla väder med medelgod sikt och fallande skymning.Havet låg nästan lugnt. GG 346 Libanon av Öckerö kom att bli huvudvittnet till den vidare händelseutvecklingen. Libanon kunde se Hermon ligga omkring 2500 meter söderöver,medan Westkusten låg på ungefär samma avstånd WSW om Libanon. C:a 1500 meter rakt öster om Libanon låg Lisea av Öckerö, och intill henne Verona av Styrsö-Tången som kommit till platsen vid 18-tiden. Vid 20-tiden närmade sig söderifrån skorstensrökar från fartyg som närmade sig fiske-fartygen. Det visade sig vara 2 större minsvepare,synbarligen eskorterande 3 maskindriva läktare. Samtliga gick upp väster om fiskebåtarna och kl 20.10 skilde sig minsveparna från varandra och gick en mot Hermon och en mot Westkusten, medan de 3 läktarna fortsatte vidare nordvart .Vad som sedan hände förlorade sig snabbt i det, alltmer djupnande mörkret. Efter ett skott mot Hermon, med nedslag i vattnet c:a 50 meter från Hermons STB-sida - Hermon låg med stäven pekande sydvart - Hermon sågs omedelbart lätta ankar, gira BB hän och sätta full fart österut. Minsveparen gick då i en båge söder om Westkusten mot Hermon under fortsatt eldgivning med automat-kanoner, LV-pjäser och spårljusammunition. Kommen 100 meter öster om Hermo som då stoppat och legat stilla med fören mot norr avlossade minsveparen en bredsida mot Hermon, eld och svart rök slog upp från akterskeppet.Kl hade då varit ungefär 20.20. Eldgivningen fortsatte hela tiden mot Hermon och då elden tycktes slockna , sett från Libanon som gick österut med full fart och avlägsnade sig från platsen, sjönk sannolikt Hermon. Inga detaljer kunde urskiljas i dramat. - Den minsvepare som sköt sönder och samman West-kusten hade till en början under våldsam eldgivning lagt sig norr om West-kusten.Det hade förefallit som om Westkusten sökt styra NW-vart i ett få-fängt försök att undkomma. Minsveparen följde på nära håll efter och sköt oupphörliga bredsidor. I mörkret och på det stora avståndet förlorade sedan Libanon Westkusten ur sikt. Slutet på dramat utspelades utan svenska ögon-vittnen och av de 12 männen på Hermon och Westkusten återvände ingen för att berätta. Efter 8′ gång i OSO-lig riktning påträffade Libanon enhel flotta svenska fiskebåtar som varskoddes,varpå samtliga lättade ankar och med full fart gick hemåt. Lisea fortsatte direkt till Öckerö medan Verona då hon kommit väl öster om de ruskprickar som markerade minfältets östra

GG 250 WESTKUSTEN 25.8.43

gräns, kastade ankar och sedan fortsatte fisket den 26.8 för att först fre 27.8 sätta kurs mot Göteborg.

DE DÖDADE PÅ WESTKUSTEN UD & KK.

✝ Skeppare Bror Torsten Alexandersson ,Öckerö, 22.5.04, gift, 3 barn
(Barnen 13,10 och 3 år gamla)

✝ Fiskare John Arvid Alexandersson, Öckerö, 4.1.07,gift,1 barn,fött 1943.
Torsten och Arvid var bröder.

✝ Fiskare Ture Birger Sigurd Alexandersson, Öckerö,9.8.21,fyllt 22 år 9.8

✝ Fiskare Leif Erling Alexandersson,Öckerö, 11.10.26 (16 år)
Ture & Leif var bröder, och brorsöner till Torsten & Arvid.

✝ Fiskare John Arvid Andersson, 30.4.96,Öckerö, gift, 2 barn (12 & 15 år)

✝ Fiskare August Rickard Johansson, Grötö,Öckerö Socken,gift, 2 barn(11&14 år
John Arvid Andersson var född i Edshultshall.

Låda med 10 kulhål funnen Eget

Det enda vrakgods från Westkusten som påträffades var en fisklåda med Westkustens registreingsnummer GG 250 som en Röröfiskebåt fann i Skagerack. Lådan var sållade av 10 kulhål som en tysk bekräftelse på att de ombordvarande mördats med automatvapeneld.

8 skott mot 3 Björköbåtar den 9.9.43

Den 9.9.43 passerades 3 Björköbåtar på hemväg 2 timmars gång norr om Skagen av en tysk torpedbåt som plötsligt på 200 meters avstånd avlossade en artillerisalva på 8 skott som slog ner så nära båtarna att vattnet yrde över deras däck. Torpedbåten gick dock inte till anfall och de 3 båtarna kom påkvällen lyckligt hem till Björkö.

18.9.43 från Öckeröfiskarna till TT

"För all den hedersbevisning som den stora allmänheten och kommunala myndigheter bevisat våra bortgångna tolv yrkeskamrater från Hermon och Westkusten och för alla de sympatiyttringar i form av telegram och penninggåvor till de förolyckades efterlevande och inte minst för den rakryggade hållning som hela svenska pressen visat mot våldsgärningen, bedja undertecknade att på detta sätt få framföra vårt varma tack.

Öckerö den 18 September 1943

För medlemmarna i Svenska Västkustfiskarnas avdelning nr 1

Olof Johansson, Ordf   Birger Utbult, Sekr.

Minnessten

Den 7.11.43 avtäcktes på Öckerö av landshövding Jacobsson en minnessten över de 42 Öckeröfiskare som sedan 1907 omkommit under sin yrkesutövning till havs.

GG 250 WESTKUSTEN 25.8.43

STATSPOLISEN RAPPORT Ink KK 16.9.43

D.Nr.222
1943

Torsdagen 2 september 1943.

Angående beskjutningen av fiskefartygen
Hermon och Westkusten.

I anslutning till Statspolisens rapport den 28.8.43 ((Se Hermon 25.8)) får jag rapportera att befälhavaren å GG 150 Anna-Birgit av Hönö, Gunnar Valentin Karlsson, f.8.5.12 och boende å Hönö Rödltorsdagen den 2.9 1943 blivit hörd å Statsploisens expedition i Göteborg av kriminalkonstapel Carl Kjellman i närvaro av kriminalkonstapel Thörner Karlsson och därvid berättat:

Mån 23.8.43 på morgonen hade han med GG 150 Anna-Birgit av Hönö gått ut på fiske i Skagerack .Den 24.8 på morgonen hade fartyget anlänt till en plats belägen c:a 15-20´Norr om Hanstholmens fyrplats och c:a 20 sjömil W om de i dessa farvatten av svenska marinen utsatta ruskprickarna.Då de anlände till fiskeplatsen hade Beatrcie av Knippla legat därå men kort därefter avgått till Göteborg. Anna-Birgit hade kvarlegat på platsen . - Ons 25.8 kl 05,då Karlsson och de övriga besättningsmännen vaknat och kommit upp på däck,hade iakttagits 3 st krigsfartyg, sannolikt jagare,som legat omkring en sjömil rakt väster om Anna-Birgit. Då Karlsson och de andra besättningsmännen druckit kaffe och åter kommit upp på däck hade de iakttagit att 2 av fartygen gått söderut,medan det tredje legat kvar på samma plats. Omedelbart efterdet Karlsson kommit upp på däck hade krigsfartyget beskjutit Anna-Birgit med 3 kanonskott som dock inte träffat. Huruvida skottenvarit blott varningsskott kunde han inte uppgiva. Anna-Birgit hade emellretid kvarlegat på fiskeplatsen. Krigsfartyget hade kryssat W om Anna-Birgit utan att det kommit fram till fiskefartyget. Efter en halvtimma hade krigsfartyget försvunnit söderut. -På e.m samma dag hade Karlsson iakttagit Westkusten:hermon, Lisea och Libanon som kommit till platsen,varvd Hermon och Westkusten lagt sig omkring en sjömil W om Anna-Birgit,medan de andra 2 båtarna lagt sig på c:a en sjömils avstånd NW om Anna-Birgit. Karlsson hade inte uderrättat besättningarna på dessa fartyg om att hans fartyg varit utsatt för beskjutning. Omkring kl 20 hade Karlsson iakttagit två krigsfartyg som med hög fart kommit söderifrån ochnärmat sig fiskeplatsen. Då de kommit närmare hade Karlsson sett att det varit fartyg av samma typ som de som beskjutit Anna-Birgit på morgonen. Då krigsfartygen kommit c:a 200 meter väster om Hermon-Westkusten hade de börjat beskjuta dessa båtar. Då de därefter börjat beskjuta även Anna-Birgit hade Karlsson lättat ankar ochmed full fart begivit sig österutför att komma från det farliga grannskapet. Karlsson hade sett att det fatat eld ombord på Hermon.Krigsfartyger hade hållit på med beskjutningen av båtarna omkring en halvtimma. En del

GG 250 WESTKUSTEN 25.8.43

granater hade slagit ner i närheten av Anna-Birgit. Karlsson hade emellertid inte sett huruvida Hermon och Westkusten sjunkit. Anna-Birgit hade fort satt till ruskprickarna där hon fortsatte att fiska.Vid prickarnahade det legat ett tyskt bevakningsfartyg, sannolikt en f.d norsk valfångare,men dess besättning hade inte inlåtit sig i samtal med Anna-Birgits besättning. Karlsson hade vid flera tillfällen tidigare besökt nämnda fiskeplats. Han hade emellertid icke vid något tillfälle iakttagit några lysbojar eller andra av tyskarna utlagds sjömärken. Besättningen på tyska bevakningsfartyg, av armerad trålartyp, hade vid flera tillfällen varit ombord å svenska fiskebåtar och erhållit fisk. De hade aldrig förbjudit Karlsson att fiska i nämnda vatten. Krigsfartygen som beskjutit Hermon-Westkusten hade varit av ungefär samma storlek somvåra svenska jagare.Den ena hade varit något mindre än den andra.

Göteborg 2.9.43
Folke Arnér
Kriminaâkommissarie

STATSPOLISEN
D.Nr 222
1943

RAPPORT

Ink KK 16.9.43

Måndagen den 6 September 1943.

Till komplettering av Statsplisens rapport av den 2.9.43 får jag rapportera att ytterligare besättningsmän å GG 150 Anna-Birgit av Hönö blivi hörda och uppgivit:

Fiskarna Janne Gottfrid Natanael Jansson,39 år, boende i Huset nr 8 vid Bangatan,hos Karl Holmkvist, och Karl Olof Vilgodt Hillberg, 27 år,boende i Tjörnekalv, Rönnäng,hörda samstämmande den 4.9.43

Måå 23.8.43 hade de med Anna-Birgit begivit sig på fiske och färdats väster· uti Skagerack. De hade inte under vägen fiskat någonting förrän på tisdagen den 24.8 då de kommit till en plats c:a 10´W om de av svenska marinen utlagda prickarna. Därefter hade de fortsatt fiska under det de förflyttat sig ytterligare västerut. - Ons 25.8 hade de stigit upp kl 04.De hade då befunnit sig på en plats belägen WNW om Hirtshals,c:a 21´W om de förenämnda prickarna.I gryningen,som inträffat kl 04-04.30,hade de gått upp på däck och omedelbart börjat arbeta. Vid 05.30-tiden,då sannolikt alla ombord hade varit sysselsatta på däck,hade de hört tre skott avlossas med 2-3 minuters mellanrum.Efter varje skott hade de sett nedslag av projektiler i vattnet såväl för om Anna-Birgit som akteröver samt ett om STB. Det skott som hade slagit ner för om fartyget hade varit närmast och slagit ner ungefär 75 meter från båten. Vid tillfället hade Hermon varit den av de övriga båtarna som varit närmast och hade då legat c:a 1000 meter NO om Anna-Birgit.De hade förstått att skotten varit avsedda för den båt å vilken de befunnit si(

GG 250 WESTKUSTEN 25.8.43

De hade sett rakt åt väster, varifrån skottlossningen kommit, och därvid på avstånd sett 3 krigsfartyg, av vilka det, som avlossat skotten, varit det största. Detta fartyg, som varit en minsvepare eller mindre jagare, hade legat stilla, under det att de andra 2 gått i sydlig riktning. Fartyget hade under en tid av omkring en halvtimma gåttrunt i olika riktningar och delvis västerut från fiskebåten, varefter även det försvunnit i sydlig riktning. Janssonoch Hillberg samt de övriga ombord hade trott att skottlossnin en inte varit allvarligt menad varför de legat kvar på samma plats och fisk at . Hade meningen varit att avvisa dem skulle detta enligt deras mening ha gjorts omedelbart. Under fisket hade de kommit ytterligare 700-800 meter längre västerut .Underdagen hade de andra fiskebåtarna ,såsom Hermon och Westkusten, Libanon och Verona under fiske förflyttat sig väster om Anna-Birgit. Samma kväll vid 19.45-tiden ,då de ombord på Anna-Birgit tagit in alla redskapen, enär fisket var slut för dagen, hade de iakttagit 2 krigsfartyg ,som varit något större än det som beskjutit dem på morgonen, ligga stilla med stävarna åt norr på ett avstånd av 1′från Anna-Birgit. De övriga fiskebåtarna, som tidigare förflyttat sig väster om dem, hade vid tillfället ifråga legat W och NW om dem. Av dessa båtar hade Hermon vid 16-17-tiden legat längst västerut. På grund av skymningen hade de icke kunnat iakttaga hur långt avståndet varit från krigsfartygen till Hermon och Westkusten. Kort därefter det Jansson och Hillberg fått syn på krigsfartygen, hade dessa börjat skjuta. På vilken båt de först skjutit kunde de icke uppgiva. Projektilerna hade emellertid börjat vina omkring Anna-Birgit. De flesta hade slagit ner i vattnet söder om båten som då lättat ankar och satt kurs öster ut. Härunder hade projektilerna slagit ner norr om båten. På grund av det stora avståndet hade de inte kunnat se om någon av de andra fiskebåtarna träffats av några projektiler, men hade de efter en god stund sett att det flammat tilli riktning mot krigsfartygen och de andra fiskebåtarna. Var dessa flammor uppkommit kunde de icke uppgiva. Anna-Birgit hade under 45 minuters tid styrt österut då de träffat på en annan svensk fiskebåt. Under hela tiden hade hört skottlossning. Under natten hade de gått till de svensk prickarna och ankrat upp där. Jansson och Hillberg hade under en tid av c:a ett år varit med på fiske i ifrågavarande farvatten. De hade inte vid något tillfälle sett andra prickar än de svenska. Bojar av något slag hade de inte iakttagit.

Göteborg 6.9.43
Folke Arnér
Kriminalkommissarie.

MARINSTABENS SJÖFARTSDETALJ
Marinledningen
Stockholm.

Till sjötekniske konsulenten i Kungl KK.

Såsom svar å därom gjord förfrågan den 24 ds harjag härmed äran meddela att

GG 250 WESTKUSTEN 25.8.43

genom Chefens för Västkustens Marindistrikt försorg utlades 3 prickar den 9 mars 1943 på följande positioner:

Prick nr	Läge	Bottendjup i famnar	Topptecken
1	N.57 44,5′- O. 8 53′	100	3 ballonger
2	N 57 42,8′- O. 8 54′	75	2 ballonger
3	N 57 37′ - O. 8 58,5′	36	1 ballong

Den sistnämnda pricken reste sig efter utläggandet icke fullständigt utan fick en halvliggande läge. Stockholm 25.9.43

F.Wrede

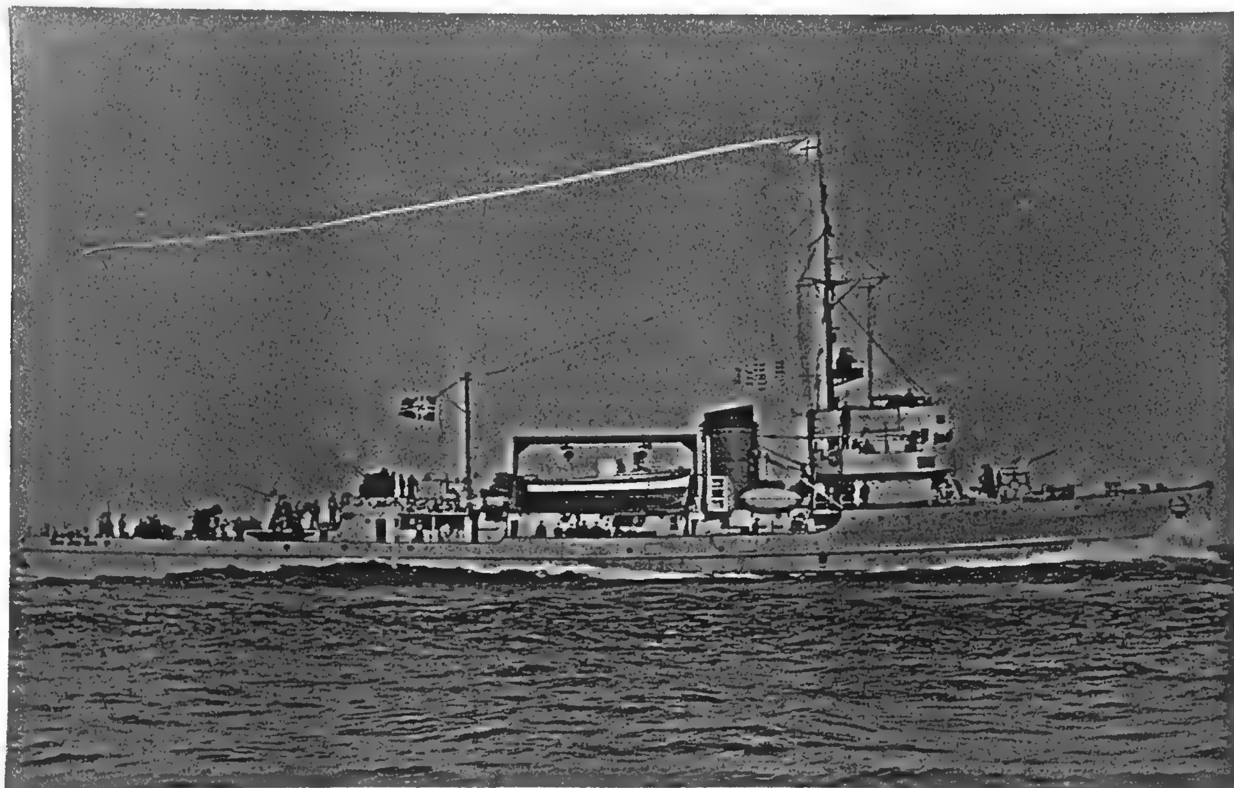
Kommendörkapten

KK memorial 2.11 43

Harmon och Westkusten anföllos utan föregående varning av tyska övervatt ensfartyg under det de svenska kuttrana bedrevo fiske i östra delen av det minerade området som sträcker sig mellan Hanstholmen på danska kusten och Ryvingen på den norska. De båda jagarna besköto fiskefartygen till dess de av allt att döma gingo till botten och gåvo icke besättningarna någon tidsfrist att bemanna och sjösätta livbåtarna. De omkomna voro ...

Ex officio

Bo Bergström



Tysk minsvepare av typ M25-M 256, 878 ton, L.68,1 B.8,7 byggda 1940-41

Beväpning: 2 st 10,5 cm automatkanoner (480 rounds)

2 st 3,7 cm LV-pjäser, 2 st 2 cm och 4 st 2 cm LV-pjäser

3000 rounds 4000 rounds 6000 rounds

GG 250 WESTKUSTEN 25.8.43

Värde å fiskebåten Westkusten

Båtens värde 75000:-

Utrusbing (Oljor, lådor ,is mm) 5000:-

4 vadar med tillbehör 2100:-

28 rullar tåg 4200:- 8050:- 70% 5635:-

Ankarwire, Ankartross 1750:-

3 st ankare med kätting etc 1050:-

Kläder mm till 6 man à 600:- per man 3600:-

Summa 90285:-

Beräknad infiskad last 75 lådor à 50:- per låda 3000:-

Reskassa ombord 300:-

Totalt: 93585:-

Öckerö 6.9.43

Georg Alexandersson

Assurans

SKN utbetalade 28.10.43 kr 57000:- till Västkustfiskarnas Centralförbund

(I övrigt innehåller SKN:s mapp kopia av polisrapport)

Eget Historik

Motorfiskebåt på 51 brton byggd 1933 vid J.W.Bergs varv på Hälsö av ek/furu. L 18,4 B. 5,9 120 hkr Bolindermotor. Huvudredare Bror Torsten Alexandersson på Öckerö som omkom, liksom hans broder John Arvid Alexandersson,delägare. Två andra bröder, Karl och Georg, fiskade med Ingun 1943. Den 6.6.42 var Westkusten med Ingun W om spärren då Ingun besköts av ett tyskt plan.

(Se vidare Hermon 25.8.43 och samlingsmappen om Hermon & Westkusten med UD:s papper)

GG 141 HERMON & GG 250 WESTKUSTEN 25.8.43

TYSKA ANKLAGELSER OCH LÖGNER I DIPLOMATISK NOTVÄXLING. FISKARNA SKADAT TYSKA MILITÄRA SJÖMÄRKEN. UPPTRÄTT NEUTRALITETSVIDRIGT.INGET KUNNAT GÖRAS FÖR ATT RÄDDA BESÄTTNINGARNA DÅ BÅTARNA BEFANN SIG I ETT MINFÄLT.

U.D P.M.

Vakthavande på Försvarsstaben meddelar:
Ons kväll i mörkningen c:a 16′W mellersta,genom marinens försorg utlagda fiskepricken N Hanstholm, beskötos fiskebåtarna Hermon och Westkusten av 2 stora tyska minsvepare som eskorterade 3 maskindrivna läktare.Hermon brann och observerades sjunka.Då samtliga kvarvarande fiskebåtar hastigt avlägsnat sig från platsen i det tilltagande mörkret,kunde ej observeras,hur det gick för Westkusten och besättningarna.C:a 30 båtar torde ha befunnit sig väster om prickarna och varnades av Libanon och andra fiskebåtar som observerat händelsen. Stockholm 26.8.43

UD till TT 26.8

TT meddelades kl 21 tors 26.8 av UD att beskickningen i Berlin instruerats framföra en begäran om uppgifter rörande besättningsmännens på Hermon och Westkusten öde.

HEMLIG

HEMLIGT signalmeddelande CMDV till CM 27.8,mottaget kl 17.10.

CM Tnr 1255 den 27.8. Tidpunkt: kl 20.10 25.8. Position: Skagen W½S,15-20 minuter W svenska prickarna, 40-50 famnars djup.Hanstholmen StO. Förluster: Hermon och Westkusten med full utrustning,Licia med förlust av ankarstället, 6 snurrevadståg och en vad.Närmare upplysningar kan ej lämnas. Förlust av människoliv, enligt TT, vilka uppgifter f.n synas riktiga. Händelseförloppet Befh på Licia,Bernhard Olsson meddelar; Hermon tisdag fiskat i närheten av 4 tyska bevakningsfartyg,drog sig under natten österut.Då där trångt åter under onsdagen västerut. Samtalat med Licia.Därunder ej meddelat att tyskarna tidigare varnat.Trångt vid Licia. Hermon sedan åter västerut,c:a 2800 meter.Beskjutning se nedan.Inga varningsskott. Fint väder, nästan klart. Strömmen SW. Befh på Libanon,Wilhelm Utbult, meddelar egen position Norr Hanstholm,45 famnars djup,till ankars c:a 2000 meter norr om Hermon och NO Westkusten.Iakttagit kl 20 2 tyska bevakningsfartyg (stora minsvepare),kurs N. eskorterande 3 tyska transportbåtar.Styr upp W Hermon och Westkusten. Kl 20.10 första bevakningsfartyget ett skott mot Hermon,avstånd 1000 meter. Båda bevakningsfartygen öppnat kraftig eld mot Hermon Westkusten.Inget varnigsskott. Avståndet till c:a 100 meter.Båda då öster om Hermon.Hermon snart brinnande.Westkusten avlägsnat sig på NW kurs förföljd av ett bevakningsfartyg.Utbults uppfattning Hermod sjunkit brinnande.Mycket kraftig beskjutning. Westkusten förmodligen sjunkit. Ombudsman Corneliusson: C:a 50 båtar från Göteborgstrakten brukar fiska i detta område.Hemställes detta meddelande

omedelbart delgibes utrikesrådet Söderblom och byråchefen Kumlien.=CMDV.

Intelefonerat till UD från Berlin kl 01.30 27.8

Attachén Björk till byråchef Kumlin,UD: "Marinattachén har fått följande meddelande från OKM: Svar beträffande beskjutningen av svenska fiskebåtar kommer att lämnas på diplomatisk väg. Upplysningsvis kan dock redan nu meddelas att 2 fiskebåtar sänkts och att besättningarna ej kunnat räddas enär fiskebåtarna vid tillfället befunno sig mitt i ett minfält.

Intelefonerat till UD från Berlin 27.8.43

Charge d'affaires von Post till UD: "Envoyen Grundherr i AA meddelat honom att enligt Tyska marinens iakttagelser 5 svenska fiskebåtar befunnit sig inom det spärrade området.Deras uppträdande hade varit misstänkt enär de sysslat med ochändrat på inom spärren befintliga sjömärken.Gundherr meddelat att man från Tysk sida komme att lämna en utförlig förklaring över anledningen till beskjutningen och föreslagit att svenska pressen åläggesatt iakttaga försiktighet innan alla fakta låge på bordet. Två av fiskebåtarna sänkts och då dess befunnit sig på minerat vatten kunde från Tysk sida intet göras för att rädda besättningarna.

Svensk hemställan i Berlin 27.8 att upprepning förhindras.

Kl 21.30 fre 27.8 per telefon instruerade UD von Post i Berlin att till Tyska regeringen överlämna en uppteckning som slutar med:" Det hemställ-es att åtgärder vidtagas som förhindrar ett upprepande och svenska rege-ringen förbehåller sig alla ersättningsanspråk som må föranledas av uppkomna skador på liv och egendom."

Strängt förtroligt! Sv.Marinattachén i Berlin,KK Östberg, efter demarche 26.8 uppringts kl 01 27.8 av Leiterder Attachégruppe, Korvettenkapitän Besthorn,.

som meddelade att fiskebåtar under svensk flagg uppträttmisstänkt inom spärrområdet på f.m den 25.8 och avlägsnat sig efter varningsskott från tyska vaktfartyg. På kvällen 25.8 återkom svenska fiskebåtar och upp-trädde misstänkt,varför de blev beskjutna.De flydde därvid med kurs över ett minfält. 2 fiskebåtar sånktes. På grund av att dessa då lågo mitt i minfältet kunde besättningarna ej räddas. Detta meddelande vore en in-formation för svenska marinen. Officiellt besked skulle lämnas på diplo-matisk väg.Östberg inte gjort några uttalanden på grund av sin bristfäll-iga kännedom om händelseförloppet,men uttryckt sinförvåning över att be-sättningarna lämnats åt sitt öde.

Besthorn på f.m 27.8 meddelat kommandörkapten Östberg att händelsen utspel-ats W Hirtshals. "Zwar genau in der mitte des Deutschen Warngebietes." Hos de Tyska marinmyndigheterna vore man ganska uppbragt över vad som förevarit,trots alla de varningar som lämnats från Tysk sida."

GG 141 HERMON & GG 250 WESTKUSTEN 25.8.43

BESTÄMD SVENSK PROTEST I BERLIN DEN 29.8

Enligt telefonledes lämnad instruktion från UD uppsökte kl 14.30 lör 28.8 charge D-affaires Eric von Post chefen för Politiska Avd. i Auswärtiges Amt,Unterstaatssekretär Dr Hencke,och framförde en bestämd svensk protest mot denna allvarliga händelse som djupt upprört den svenska opinionen. Dr Hencke genomläst uppteckningen och sedan förklarat att han inte kunde mottaga någon protest från svensk sida.Långt ifrån att Tyska Regeringen vore beredd att mottaga någon svensk protest,avsåge den att för sin del genom en démarche i Stockholm med skärpa uttala sig om de svenska fiskebåtarnas uppträdande,som varit synnerligen misstänkt. Von Post hävdat att, om i det aktuella fallet misstankar om svenskt spioneri förelegat,den rimliga åtgärden borde ha varit att fiskebåtarna undersökts och deras besättningar tagits i förhör.Ingen dylik åtgärd hade vidtagits. Istället hade 2 svenska fiskefartyg sänkts och 12 svenska sjömän bragts om livet. Dr Hencke avvisad på nytt protesten och ville återlämna uppteckningen,som kvarlämnades på hans bord,sedan von Post sagt några ord om att man borde undvika en skärpning av de Svensk-Tyska förbindelserna. Trots de skarpa motsättningarna i sakfrågan förlöpte samtalet lugnt och dr Hencke var hela tiden korrekt och vänlig. VonPost skriver:"Jaghyser intet tvivel om att protesten avvisats på order av utrikesministern von Ribbentrop,som, enligt vad jag från annat håll erfarit,underställts ärendet i dess helhet."

(Sammandrag av brev von Post till Kumlin,UD,daterat Berlin 29.8.43)

Polisrapport om beskjutningen se GG 141 Hermon 25.8.43

TYska anklagelser överlämnats,Sthlm 29.8.43

Tyske ministern i Stockholm, Thomsen,överlämnade söndag 29.8 till UD följande "Notiz" från Deutsche Gesandtschaft i Stockholm.

1) Von der Deutschen Kriegsmarine liegt folgender dienstlicher Bericht vor:
Am 25.8 Morgens beobachtete Deutsche Minensuchboote bei Räumungsarbeiten i Skagerack-Warngebiet mehrere Fischereifahrzeuge.Da der standort der Boote in einem für die Fischerei verbotenen Gebiet lag, wurden die Fischer durch Warnschüsse aufmerksam gemacht,worauf sie sich entfernten. Bei wiederaufnahme der arbeiten am 25.8 abends, wurden wiederum fünf fischereinfahrzeuge an der gleichen Stelle mitten im Deutschen Warngebie angetroffen,und zwar in eimem Gebiet in dem in der vorhergehenden Nacht 7 Bojen-leuchten ausgelegt waren.Es wurde festgestellt dass von den 7 Bojen-leuchten nur moch eine brannte,während die übrigen zum teil durch ausschrauben der Schalter und entfernen der Toppzeichen unbrauchbar

GG 141 HERMON & GG 250 WESTKUSTEN 25.8.43

gemacht waren,zum teil ganz fehlten. Auf diese feststellung hin wurden die Fischerboote mit Artillerie beschossen. Zwei Boote wurden versenkt. Drei Fischerboote entkamen in der dunkelheit, Weitere verfolgung und Rettungsmassnahmen waren wegen der Minensperre nicht möglich.

2) Aus diesem Bericht ergibt sich,dass die Fischerboote,bei denen es sich un schwedische Fahrzeuge handelte, am gleichen Tage zweimal im verbotenen Warngebiet angetroffen worden sind,und zwar das zweite mal nachdem sie jurz vorher durch Warnschüsse verwarnt worden waren.Dass das verbot des befahrens des Warngebiets den Schwedischen boote bekannt war,kann einer Zweifel nichtunterliegen. Das Warngebiet ist im april 1940 öffentlich erklärt worden.Im juli 1941 hat die Reichsregierung aus anlass mehrerer verdächtigter zwischenfälle in dem Warngebiet det Schwedischen Reigierung mitgeteilt,dass in Zukunft Fahrzeuge ,die in dem Warngebiet angetroffen werden,ohne weiteres als der feindlichen Spionage dienstbar angesehen und deshalb mit vollem einsatz von Waffengewalt bekämpft und aus dem Warngebiet vertieben werden würden. Die Schwedische Regierung hat es sicher nicht versäumt,alle Schwedsscheen Fischerboote seinerseit hiervon zu unterrichten. Abgesehen hiervon ist zweifellos im verlauf von 2 Jahren allen beteiligten Schwedischen Schiff fahrtskreisen die Lage im dem Warngebiet bekannt geworden. Es liegt also ein planmässsiges und absichtliches übertreten des Verbots vor, das Warngebiet zu befahren. Hinzu kommt noch dass die Fischerboote kein Fischfanggerät ausgebarcht hatten, sodass sie mit der hohen gescwindigkeit von etwa 13 Seemeilen ablaufen konnten. Andere Fahrzeuge sind in der nähe der Bojen-Leuchten nicht gescihtet worden.

Nach dem verhalten der Fischerboote und nach den sonstigen begleitumständen muss als erwiesen erachtet werden, dass es die Schwedischen Fischerboote waren, die in der Nacht vorher ausgelegten Militärischen Vorrichtungen in den Warngebieten entfernt oderunbaruchbar gemacht haben. Das verhalten der Schwedischen Fischerboote ist nicht nur Neutralitätswidrig,sondern stellt eine unmittelbare unterstützung der feinde Deutschalns dar. Die Reichsregierung muss gegen ein solches verhalten der Schwedischen Fischerboote ernste verwahrung einlegen und erwarten, dass die Schwedische Regierung die Schuldigen in entsprechender weise zur verantwortung zieht. Die Reichsregierung muss ferner zur kenntniss der Schwedischen Regierung bringen,dass die Deutsch en Seesrteitkräfte nach diesen erstaunlichen vorkommnissen die weisung erhalten werden, die bisher vielfach noch geübte rücksicht bei einem überfahren der Grenzen des Warngebiets aufzugeben und in Zukubft bei jedem überfahren der Grenzen des Warngebiets gegen die betreffenden Schiffe entsprechend vorzugehen.

Sthlm 29.8 1943

Im Auftrag der Reichsregierung

GG 141 HERMON & GG 250 WESTKUSTEN 25.8.43

HEMLIG

Hemligt signalmeddelande CMDV till CM 29.8.43,mottaget kl 20.45.

Förfrågningar genom marinpolis och telefonledes hittills givit resultat att befh å Verona (Axel Andersson) och Lisea (Bernhard Olsson) och Libanon (Wilhelm Utbult) förklarat att de icke observerat några som helst bojar. Olsson vitsordar att han av Hermon ejhört talas om några varningsskott tidigare på onsdagen.

Dito 29.8 kl 23.15

Befh å Ekerö (Ernst Alexandersson) och Midland (Aron Larsson) samt fem besättningsmän säga sig aldrig ah sett några lysbojar i angivet farvatten och ej heller hört några varningsskott.

Brev byråchef Kumlin,UD till E.von Post,Berlin,daterat 30.8.43

XXXXXXXXX. Strängt förtroligt.

Exp. med kurir 30/8.

Broder!

Igår söndag överlämnade Thomsen till Excellensen närslutna "Notiz" angående fiskebåtsbeskjutningen i Skaerack.Innehållet är ju sådant sim efter dina meddelamden var att förvänta. -Vid mottagandet uttryckte Excellensen sitt beklagande över att man å tysk sida ansett sig böra taga saken på det sätt som skett. Han framhöll det orimliga i de anklagelser som riktats mot fiskarna och gjorde i övrigt de invändningar som framförts vid vår framställning i lördags. Excellensen dröjde särskilt vid den omständigheten att man å tysk sida uraktlåtit varje försök att rädda besättningarna,vilket föranledde Thomsen att uttala ett beklagande över att människoliv gått till xxx spillo. Ifråga om det tyska aktstyckets besvarande torde det för dagen få räcka med de kommentarer från vår sida till den tyska framställningen som återgivas i dagens tidningar. Sedan utförliga förhörsprotokoll inkommi få vi närmare överväga frågan.

Von Post ,Berlin i brev till Utrikesministern,Berlin 30.8

Von Post strängt förtroligt påtalat en tysk presskampanj riktad mot den oneutrala svenska pressen. "Påfallande är att irritationen riktar sig mot den svenska pressen, medan svenska regeringen icke direkt angripes."
Von post citerat bl.a: " Tonen i denna press,så snart den sysslar med tyska intressen ,kanknappast längre kallas neutral.... En förmäten hållning,utmanande mot Tyskland samt utan förståelse för Tysklands och dess förbundna intressen....Kommentarer oförenliga med svensk neutralitet.Deutsche Diplomatische Korrespondenz skriver:" Med anledning av ett intermezzo som tilldragit sig i Skagerack mellan tyska krigsfartyg och svenska fiskebåtar,har den svenska pressens hållning visat sig stå på en nästan ofattbart låg niv Rättsläget talar ur varje synpunkt fullt oangripligt för Tyskland. Xxx -

GG 141 HERMON & GG 250 WESTKUSTEN 25.8.43

De svenska fiskebåtarnas beteende i det tyska varnområdet hade endast kunnat definieras som fientlig handling och hade måst besvaras i enlighet härmed, menutbredde sig den svenska pressen i meningsyttringarvilka icke blott överträffade allt som hittills förekommit i hätskhet i tonen mot Tyskland,utan försökte till på köpet även antasta den Tyska Krigsmaktens heder. Det vore därför på tiden att uttala en skarp varning. Den svenska pressen borde borde icke glömma erfarenheten att det porslin som krossats i tidningsartiklar till sist måste betalas av folket. Neutralitetens formella status utgjorde inte skydd däremot,lika litet som neutraliteten vore en skyddsmantel för narraktighet.Det politiska sinnelaget hos en stor del av den svenska pressen skiljer sig idag i intet hänseende från sinnelaget hos det Tyska folkets fiender. Mera skadeglatt,kränkande och förljuget skrivs det inte heller i den Brittiska och Amerikanska pressen omoch mot Tyskland."

Völkischer Beobachter: " Vissa pennor i Stockholm skriver mer engelskt än någon engelsman....Några tidningarhar slagit sönder så mycket porslin att frågan uppstått huruvida upphovsmännen tilll detta spektakel eller hela det svenska folket.vilket man uppenbarligen försökt sätta i ett slags panikstämning,skall betala kostnaderna."

Deutsches Nachrichtenbüro i en kommuniké talat om en ansvarslös svensk press som slår sönder fönsterrutor,vilka, enligt vad erfarenheten lärde,till sist alltid måste betalas av folket självt.

Charge D'affaires Eric von Post,Berlin 28.8,till Kumlin,UD

Strängt förtroligt: ...På grund av de uppgifter som föreligga å tysk sida angående de skadade lysbojarna etc får man nog utgå ifrån att tyska marinen känner sig övertygad omatt verkligen något fuffens förekommit.Kanske tror den att förberedelser ~~föreligger~~ föreligger till ett engelskt försök att skära av sjöförbindelserna med Norge...

Dito till envoyèn S.Söderblom,UD, från Berlin 30.8.43

...Av intresse är att Auswärtiges Amt tydligen avkopplat OKM från denna frågas behandling och att man inom OKM icke synes vara belåten med den skarpa uppläggning ärendet fått från Auswärtiges Amts sida. Dessutom får man ett intryckk av att Tyska Marinen icke är helt tillfredställd med de tyska krigsfartygens uppträdande vid incidenten,särskilt genom den uteblivna hjälpen till besättningarna på de beskjutna fartygen.

Din tillgivne Eric von Post

RAPPORT

från marinattachén Kommendörkapten M.Östberg,Berlin,angående samtal 29.8 med Leiter der Attachégruppe,Korvettenkapitän Besthorn.

STRÄNGT FÖRTROLIGT. Östberg under en lunch med Besthorn framfört sina per-

GG 141 HERMON & GG 250 WESTKUSTEN 25.8.43

sonliga åsikter i affären och bl.a påtalat att det inträffade väckt stor beklämning inom den svenska marinen och att han själv inte kunde betrakta det tyska handlingssättet annat än som ett rent mord. Absolut oförståeligt att inte livbåtar utsatts som räddat de 12 fiskarna.Vädret var synnerligen gynnsamt och minorna utgjorde ingen fara för utsatta livbåtar.Den svenska marinen vore van vid ett ridderligt uppträdande från den tyska marinen, som t,ex vid Sveajarls och Brasils undergång den 9.1.43. Besthorn reagerat tämligen märkbart men endast svarat genom att redogöra för händelseförloppe Efter ett långt samtal skilts i bästa sämja och Besthorn lovat försöka få fram en skriftlig redogörelse för händelseförloppet genom att tala med amiral Wagner,Chef der Seekriegsleitung. -Besthonr kl 18 ringt upp Östberg och meddelat att maninom OKM tyvärr var förhindrad att avge någon skriftlig redogörelse,men att jag finge meddela amiral Tamm konfidentiellt följande: (Vilket Östberg omedelbart ringt in till vakthavande i Marinledningen

1) På f.m 25.8 hade fiskebåtar under svensk flagg med varningsskott drivits undan från ifrågavarande Warngebiet.Efteråt konstaterades åverkan å utprickningen i farvattnet. Ankartåg till ljudbojar voro kapade och kontaktanordningar förstörda
2) I mörkningen samma dag passerade ett tyskt förband området där då åter en del fiskebåtar låg vid bojarna utan att ha fiskeredskapen ute.Vederbörande chef bedömde fiskebåtarna vara ute i olaga ärenden och besköt de samma. Något räddningsarbete kunde ej igångsättas på grund av minrisken samt enär den tyska styrkan var på utmarsch för ett viktigt uppdrag. De beskjutna fiksebåtarna hade med anmärkningsvärt hög fart,1-13 knop, sökt avlägsna sig och gingo därvid rätt överettminfält.
3) De beskjutna båtarna visade svensk flagg,men då på senaste tid missbruk av neutral flagg förekommit i Nordsjön från egnelsk sida,ansåg befh att så även nu var fallet. (För någon tid sedan hade tyskarna kapat danska fiskebåtar med uteslutande engelsk besättning.)

Sv .Västkustfiskarnas Centralförbund 1.9.43 till Utrikesministern

....Den 30-31.8. höllos längs hela vår västkust protestmöten vid vilka den överväldigande delen av fiskarna deltogo. I de resolutioner som antagits av fiskarna uttalas den skarpaste protest mot de råa och barbariska handlingar som utförts av tyska flygplan och krigsfartyg mot fredliga svenska fiskare... .Förbundet anhållit om vittnesförhör med besättningarna på de fiskebåtar som voro i närheten vid tillfället,anhållit om att svenska regerringen måtte utverka garanti från de krigförande makterna att inga krigshandlingar måtte tillfogas svenska fiskare i Skagerack och Kattegatt och att ersättning måtte utbetalas och de omkomnas anhöriga tillförsäkras ekonomiskt skydd för framtiden. Wilhelm Utbult m fl.

GG 141 HERMON & GG 250 WESTKUSTEN 25.8.43

Hätsk presskampanj mot Sverige i Tyskland sept 1943

En fortsatt hätsk och "ohemul" tysk presskampanj mot den oneutrala svenska pressen under första hälften av sept 1943 väckt oro hos svenskarna i Berlin för avbrutna diplomatiska förbindelser. Deni augusti avbrutna permittenttrafiken genom Sverige ansågs vara grundorsaken till den tyska irritationen mot Sverige,vilken tog sig uttryck även i den brutala oprovocerade nedskjutningen av de svenska kurirplanen Gladan och Gripen, vid vilka alla ombordvarande dödades.

Två svenska kurirplan nedskjutna Egna noteringar

Aerotransports Douglas Dc-3:a Gladan på ordinarie lejdflygning från Skottland till Bromma sköts ner över Nordsjön av tyska jaktplan kl 01.30 lör 28.8.43 och alla de 7 ombord försvann med planet. Vädret var mycket dåligt med låg molnhöjd och grov sjö vilket försvårade det spaningsarbete som kom igång samma dag. Först efter kriget kunde det faststås att planet skjutits ner på direkt order från Berlin och måste fås att se ut som en olycka. Planet sköts ner en timme efter starten från det skotska flygfältet.

De dödade på Gladan 28.8.43

† 1e piloten,kapten Karl Gunnar Lindner,Stockholm
† 2e piloten löjtnant Åke Mörner -"-
† Telegrafist Per Arne Persson -"-
† Färdmekaniker Thor August Werner -"-
† Legationsrådet vid Irans beskickning i Sthlm, Ali Mohammed Sheybany
Rickard Fredrik Adolf Lambart von Essen, 16.12.27,xxxxxxxxxx,Sthlm
Son till försvarsattachén överstelöjtnant Carl Reinhold vid Essen vid Svenska beskickningen i London. (Han var 15 år)
† Mrs Dorothy Helena Skärlund,Odengatan 30,Sthlm, gift med en ingeniör

Den 10.9.43 hittades kapten Lindners lik av en tysk ångtrålare ,Senator Westphal av Cuxhaven, 10'W Skagens fyr. Efter identifiering sänktes kroppen i havet. -Den 21.9 hittade en sjöman som letade vrakgods i Isviken mellan Grebbestad och Havstenssund vid Edsvik ett förruttnat manslik som blev identifierat som löjtnant Mörner. Inga skottskador kunde konstateras vid obduktion men ansiktet var krossat. Den 18.7 45 fick en Smögenfiskebåt 8'SW Måseskär vrakrester från ett flygxx plan i trålen på 8 famnars vatten.Resterna var sållade av kulhål och bar spår av ett blågult märke,men kunde inte bestämt konstateras ha varrit rester av Gladan. - Fre 22.10.43 sköt Tyskarna ner Aerotransports kurirplan Gripen som brinnande störtade på Hållö utanför Smögen. Alla de 13 ombordvarande .10 var passagerare och bland dess befann sig en sjökapten, Per Alexis Möller,Kungsbacka,41 år, som fört ms Hjelmaren utanför spärren.

GG 141 HERMON & GG 250 WESTKUSTEN 25.8.43

Nedskjutningen av Gripen 22.10.43

"Av misstag" sköt tyska jaktplan kl 22.55 fre 22.10.43 c:a 75 km utanför Smögen ner Aerotransports kurirplan från Skottland till Bromma,Gripen, en Douglas DC3:a liksom Gladan. Med eld ombord och sålladeav kulhål kom planet kl 23 på låg höjd inflygande över Hållö,rundade fyren och passerade den i västlig riktning i ett försök att nödlanda på havet. För sent upptäckte piloten det hastigt uppdykande klippartiet på Hållö.Planet rände rakt mot skäret och exploderade i ett eldhav. Som senare kunde konstateras var planet sållat av 20 mm:s projektiler från automatkanoner. 2 personer överlevde kraschen: mekanikerns Stig Grupp och en sjöman,motormannen Elon Olsson från ms Hjelmaren vilka båda blev skadade men kunde berätta om det tyska angreppet, och paniken ombord bland de 10 andra passagerarna av vilka 2 var mödrar med vardera 2 barn att ta hand om.

De dödade på Gripen 22.10.43

✝ 1e piloten, Flygkapten Alexander Schollin,Stockholm
✝ 2e piloten,flygstyrman Per Ove Darin,Sthlm
✝ Telegrafist Olof Sigvard Holmbäck,Sthlm
✝ Sjökapten Per Alexis Möller,Kungsbacka ,41 år, ex-befh på ms Hjelmaren
✝ Fröken Hulda Björkman,Malmö
✝ Mr A.Douglas Goulder,Englefield,Surrey
✝ Mr T.C.Hume,Branville, New York,USA
✝ Fru Maria Taradina,hustru till Sovjets marinattaché i Sthlm
✝✝ Alexej och Vladimir Taradina, hennes söner.
✝ Fru Zinaida Umnysjkova, hustru till sovjetiskes marinattachéns sekreterare och hennes son Sergei och dotter Olga.✝

Eftersom Gripen bevisligen nedskjutits av Luftwaffe framförde tyske flygattachén å Luftwaffes vägnar till Aerotransports styrelse ett livligt beklagande av det misstag som lett till nedskjutningen. Det klarlades efter kriget att även denna nedskjutning var ett uttryck för ett allmänt tyskt missnöje med Sveriges"neutralitetspolitik" efter det transiteringsavtalet sagts upp i augusti 1943..

2 Caproniplan nedskjutna

Den 14.5.44 sköt tyska jaktplan ner ett spaningsplan av tyd 516 Caproni då detta spanade över Östersjön ner mot Baltiska kusten.Då planet kraschlandade i vattnet dödades signalist P.Ringström, medan kapten Jens Reimann och piloten togs upp ev en tysk båt och infördes till Windau varifrån de hemsändes. Ett Caproniplan på spaning efter detta försvunna plan sköts ner följande dag, 15.5, kl 08.45 norr om Själland varvid de 4 ombord dödades. Det var löjtnant S.Håkansson,Nyköping,korpral S.Öström,Nordanrå, furir H.Blomström,Södertälje och vicekorpral H.Ekström,Värmlands Åtorp.

Ett tredje spaningsplan besköts av tyska plan vid Laesö men undkom.

GG 141 HERMON & GG 250 WESTKUSTEN 25.8.43

Texten till en kommentar lämnad vid presskonferens i AA,Berlin 3.9.43

"Den kontrovers som utlöstes genom den tyska prptestdémarchen i Stockholm beträffande de svenska fiskebåtarnas uppträdande har, enligt vad en del av den svenska vänsterpressen med en viss tillfredsställelse tror sig böra konstatera, slutat till sveriges förmån. På vederbörligt tyskt håll förklaras att man från tysk sida icke hade någon anledning att inställa en hetskampanj,emedan en sådan alls icke inletts därifrån. Några svenska tidningars jubel över sin påstådda "seger" kan besvaras med att man på tyskt håll,om så skulle anses nödvändigt, i givet ögonblick än en gång skulle kunna ta ställning till saken. "

Nr 59 U. 3.9.1943 kl 14.50

Inga förändringar visavi fisket

Tyske marinattachén i Stockholm bekräftade 4.9.43 att inga förändringar inträtt ifråga om områdena för fiskets bedrivande i Skagerack och Kattegatt enligt de tyska noterna av den 5.9.40 och 20.6.42,det vill säga att intet hinder för fritt bedrivande av fiske öster om den linje som markerats med 3 svenska bojar.

Westkustens historik Eget

Se GG 250 Westkusten 25.8.43

Skadeståndskrav till Statens Likvidationsnämnd

Herman/Westkusten var bland de 15 krigsförlista svenska fartyg som SKN i aug. 1945 begärde skadestånd för från Likvidationsnämnden som förvaltade de infrusna tyska tillgångarna i Sverige. Det byråkratiska hanterandet av kraven drog ut på tiden , och ing. Sten Haeger insände värderingsprotokoll till Likv.nämnden den 17 juni 1952. Kravet för Hermon uppgick till 120.000 kr och för Westkusten till 57000 kr och det var inte frågan om ersättning till efterlevande utan att Svenska Staten skulle få igen de pengar sänkningarna kostat SKN.

Om detta se UDHp 22 Likvidationsnämnden, vol 174.

TYSKT ANGREPP MOT SVERIGE PLANERAT ÄGA RUM SEPT. -43

I december 1942 kallades tyske stabschefen i Norge, generalleutnant Rudolf Bamler, till Führer Hauptquartier i närheten av Rastenbork och fick där mottaga ett Führerbefehl från gen eral Jodl att utarbeta en plan för ockupation av Sverige under täck- namnet " Operation Polarfux." Endast Bamler, Falkenhorts och en liten grupp officerare invigdes i planeringen av anfallet som skulle äga ru i september 1943. En pansardivision i Norge fick förstärkningar med 124 stridsvagnar, 1000 transportfordon och ytterligare manskap så att enbart den divisionen räknades till 21000 man. Huvudanfallet med bl.a fallskärmstrupper och landstigning från havet av förband från Finland skulle riktas mot Östersund-Sundsvall pch skära av landet på mitten. 2 divisioner skulle söder därom amgripa i riktning mot Filipstad, Falun och Ludvika. Förband skulle lamdstiga på Upplandskusten. Man räknade med att Sverige skulle kapitulera innan striderna nått Stock- holm och Abwehr räknade med ÖB general Thörnells tyskvänlighet och samarbete från svenske underrättelsechefen general Adlercreutz och stöd av svenska nationalsocialister. Förutsättningen för att aktionen skulle startas var dock att Operation Citadell på Östfronten blev en tysk framgång. Då Röda Armén istället vann stora segrar vid Kursk och Oriol i juli 1943 förflyttades den 25 Pansardivisionen i all hast från Norge till Östfronten och Operation Polarfuchs kom al- drig till utförande.

GG 483 TYKO 2.9.43 HEMLIG

TYSKT KRIGSFARTYG BESKJUTIT FISKEFARTYG 20 DISTANSMINUTER NNW HIRTSHALS.

HEMLIG Rapport från Marinpoliskommissarien vid Göteborgs KA-försvar
Daterad 11.9.1943

Vid utredning genom förhör 7.9.43 för utrönande av omständigheterna vid beskjutningen av svenska fiskebåten GG 84 Siljan den 4.9,hade genom tvenne pesroners utsago framgått att jämväl GG 483 Tyko från Styrsö Tången skulle hava blivit beskjuten.Sedan jag denna dag erhållit underrättelse om att Tyko återkommit från fisket till Styrsö Tånge,inställde jag mig omedelbart därstädes,varest jag anträffade och i ärendet hörde följande personer.

Skeppare Johan Alfred Pontus Johansson,Tången, Styrsö, 8.11.69

Skeppare på och delägare i Tyko.

Tors 2.9.43 vid middagstid,då Johansson med Tyko låg till ankars vid en boj tillhörande vaden,vilken lagts ut c:a 20′NNW Hirtshals på 40 famnars djup, hade ett örlogsfartyg närmat sig från NW med kurs SO. Fartygets storlek hade närmast överensstämt med en mindre trålare men var detsamma av en annan typ. Då fartyget var näramst Tyko hade avståndet till detsamma varit c:a 2000 meter. Fartyget sköt,medan Tyko låg stilla, minst 2 ,möjligen flera skott,efter att ha stoppat tvärs Tyko. Johansson kastade omedelbart loss och satte full fart mot NW bort från fartyget. Sedan Tyko kastat loss från bojen sköt fartyget ånyo.Johansson hade nu sett nedslag som legat ungefär hälften så långt från Tyko som avståndet till det skjutande fartyget. Johansson vet inte hur många skott fartyget sköt efter det Tyko kastat loss från bojen, och han har ingen bestämd uppfattning om huruvida eldgivningen var riktad mot Tyko eller inte. Inga andra fartyg som eldgivningen kunde varit riktad mot funnos vid tillfället på platsen. Johansson hade inte iakttagit någon örlogsflagga eller annan flagga å det skjutande fartyget. Tyko hade på vardera sidan i svart färg på vit botten målat namnet Tyko-Sverige samt på vardera bogen i stående färger ett fält blått-gult-blått.Svenska flaggan är hissad på storbommens nock.

Fiskaren Allan Konstantin Johansson,Tången,Styrsö, 9.12.18.

Son till skeppare Johansson. Delägare i Tyko.

Han hade observerat 3 eller 4 skott .Nedslagen lågo i NW riktning från Tyko samt minst 300 meter från densamma. Fartyget hade,när det sköt,legat närmare Tyko än 2000 meter.Den hörde anser icke att eldgivningen varit riktad mot Tyko. Inga andra båtar som eldgivningen kunde rikt sig emot funnos på stället Den hörde hade icke iakttagit någon örlogsflagga eller annan flagga å det skjutande fartyget.Någon signalering från fartyget till Tyko hade icke förekommit.

Göteborg 11.9.43

A.Åsebo

Marinpoliskommissarie

(Se även GG 84 Siljan 4.9.43) (Ingen uppföljning i mappen.)

GG 483 Tyko 2.9.43

Data.

Oregistrerad motorfiskebåt från Styrsö-Tången.

SVEA REUTER 2.9.43

RYSK FLYGTORPED I MASKINRUMMET LIGGANDE FÖR ANKAR I RIGABUKTEN.

Rapport

Avgick Riga ons 1.9.43 destinerad till Danzig i barlast. Djupg.FD4'3''-A.11'2''. 870 tom wb i centertankarna 2 och 4. 19 pmbv Flygtorpederad Tors 2.9 kl 05 till ankars i Rigabukten, Domeinäs fyr i 350°, avstånd 5 sjömil. Vind NO 3, måttlig sjö, halvklart.Befh på bryggan Utkik på backen. Torpedträff i BB-sidan mitt för maskinrummet, större hål i sidan. Maskinen, samt hytter och övrig inredning i poopen söndersprängdes eller skadades. Fartyget insläpat till Riga och efter provisorisk tätning bogserat till Stockholm.

Stockholm 3.11.43
B.E.Hansson
Befh

Skeppsdagboken

Ons 1.9. kl 15 avgått från Riga och lämnat lotsen vid Dünamünde kl 15.30 Kl 15.48 passerat angöringsbojen.NO2, disig luft, barometer 760 mm. Kurs rv 314°. Kl 20.30 lodat med SW kurs 28-30 meter. Siktat Kolgasrägs fyr helt svagt.Regntjocka. Kl 20.45 ankrat med Kolgasrags i 350°, avstånd 5 sjömil. Stb + 50 famnar.

Tors 2.9 04.50 börjat lätta ankaret.På backen var 2e styrman C.Carlsson och matros E.Karlsson.Rorsman var E. Viberg. Kl 05 kom ett 2-motorigt flygplan från kusten och styrde mot fartyget samt fällde en torped på långt avstånd mot fartyget.Torpeden träffade akterut om BB under motormanshytterna. Vid explosionen revs utsidan upp mitt för maskinrummet varvid huvuddäcket poopdäcket och båtdäcket trycktes upp och så gott som alla hyttskott inombords sprängdes.Massor av ånga rusade ut överallt akter, BB motorlivbåt splittrades och försvann, ~~Rödde...~~ Planet återkom efter explosionen och avlossade, förmodligen maskingevärseld. STB båt sjösattes och bemannades delvis,men då ingen av maskinmanskapet syntes till gick alla utom 3 man åter ombord och fann då 2 man instängda i maskinassistentens hytt.Då ingen kunde komma ut genom detta kaos av plåt,splittrat trä o.dyl började hål huggas i det redan uppsprända båtdäcket. Senare lyckades det att få ut båda genom gångarna.Konstaterat att tankarna 4,5 och 6 voro täta. Avbränt raketer och redlights. Masinassistent Carlsson svårt skadad och blev lagd i livbåten.Öppnat för ballast från tank 4 till tank 1, 11 och 12 och därmed trimmat upp fartyget en del.Det låg dessförinnan med 1-2' vatten på däck för om frontskottet. Kl 06 avgick livbåten mot land för att söka få hjälp för den skadade maskinassistenten. Följande saknades Maskinist Sundberg, pumpman Andersson, och motormännen Holmberg,Petterson och Johannison, som alla torde ha dödats vid explosionen och nu voro under

SVEA REUTER 2.9.43

vattenytan.Vakthavande i maskin var vid tillfället 2e maskinist Sundberg. och motorman Petterson.Övriga befunno sig förmodligen i sina hytter akter. Akterflotten hade sjösatts.Med livbåten lämnade Ie styrman och 7 man samt den skadade maskinassisten Carlsson. Med befh stannade frivilligt kvar ombord 2e styrman, chiefen,lättmatros Petterson och jungman Viberg. Sjöhävningen ökat. Ständigt kontrollerat aktre kofferdammen som var torr. Först kl 07.30 kom 3 fiskebåtar från land och livbåten vänt och kom tillbaka, bogserad av en fiskebåt. Maskinassistenten var då död. Sjöhävningen ytterligare ökat något. Kl 07.45 gick befh iland med en fiskebåt för att telefonera efter bogserbåt.På väg mot land mött en annan fiskebåt med befh på ms Nordwind av Danzig ombord och som nu fått order av Küstenüberwachungs stelle att gå ut med Nordwind.Enats med Nordwind om bogsering till Riga. Kapat ankarkättingen vid 90 famnar och låtit gå densamma. Kl 11.45 sedan 9 man gått ombord i Nordwind började bogseringen. Befh, chiefen,Ie och 2e styrmännen stannat ombord på Svea Reuter. Tidvis ökande sjöhävning varvid div. saker och föremål spolades ut från det söndersprängda akterskeppet. Fre 3.9 00.30 ankrade Nordwind på Dünamünde redd och Svea Reuter hängde kvar i bogserwiren för att inte förlora andra ankaret. Fått lots ombord. Kl 06 kom bogserbåten Roland och Nordwind bogserade in på Düna och ankrade kl 07. Kl 08.30 samtalat med hamnkaptenen Bauer och följt med iland för att få plats anvisad i Dünamünde Winterhafen samt telefonerat till mäklaren A.Th.Lind för att få plats anvisad för besättningen. Kl 10 f.m. inbogserats av Roland och Brösen och förtöjts i Winterhafen.Brösen levererat ånga och med egna pumpar trimmat fartyget till 14′för och 12′akter,varvid nästan hela maskinrummet blev synligt. Tankarna 1,2,11,12 fulla.Brösen länsat vatten ur förrådet och styrmaskinsrummet.Sänt iland 8 man med en bogserbåt till hotell.

Svea Reuter 5.9.43
Befh

Sjöförklaring vid "Des Deutschen Gerichte" i Riga 10.9.43Y

Domare: Amtsgerichtsrat dr Kniep.
Tolk: edsvurne översättaren Gustav Wiekene, Artilleriestrasse 42,Riga
Intressenter: Korvettenkapitän Bauer in Riga, der Hafenkapitän und der Stabsintendant Beckermann, Kriegsmarine,Danzig.
Befh rapport upplästs på tyska. Befh förklarat att fartyget ännu inte är helt länspumpat och att planets nationalitetsbeteckningar inte med säkerhet kunnat urskiljas. "Samtliga skador orsakats av en torped och inte genom förseelse, slarv eller illvilja från någon som helst besättningsmedlems sida, ej heller genom brist eller oduglighet hos vår befh." Detta gick de 3 kallade vittnena ed på (Befh,Chiefen,Ie styrman) Detta var allt.
Protokoll på 2 sidor flygpostpapper inkom KK 8.11.43 (+ befh rapport)

SVEA REUTER 2.9.43

Crew list (Ingen lista på KK,endast de döda)
(sammanställd av SKN,UD o.a.uppgifter)

Befh Bror Emil Hansson, Fredmansgatan1,Malmö, 26.7.00 Lund
(Var befh på Sigrid Reuter 18.6.44 i Hamburg)

Ie styrman Carl E.Cederquist, Lidingö

2e styrman Carl Oscar Carlsson,Stockholm, 53 år

Chief Martin Norén, Bronenberg (?), 50 år

✝ 2e maskinist Sigvald Sundberg,Nyland,Essvik, 24.4.09 Alnö,Vnl (Gift)

✝ Maskinassistent Carl Magnus Carlsson, Greggered 2,Lindome,Halland
29.8.09 Malmö (Gift)

✝ Pumpman Anders Zacheus Andersson, Berget 1,Lindome,Halland,23.8.97
i Lindome (Gift)

✝ Motorman Erik Theodor Johannison, Såggatan 53,Gtbg, 23.2.99 Gtbg (Gift)

✝ Motorman Karl Erik Birger Petterson, Pilgatan 12,Gtbg, 13.12.03 Borgsjö
i Västernorlland (Gift)

✝ Motorman Erik Johannes Holmberg, Kyrkäng,Pargas, Åbo,17.10.10 Pargas (F)
Gift i Kyrkäng,Pargas,Finland

BåtsmanOlof Hilmer Olofsson

Matros Erik Martin Karlsson

Matros Gustaf Bertil Tellsén

Lättmatros Axel Elof Alm

Lättmatros Helge Edvard Georg Petterson, Löttorp, Öland ,20 år

Jungman Erik Mauritz Wiberg

Stuert N.Almroth

Kock Gustav Gerhard Valdemar Olsson ,Göteborg

Mässuppassare Bror Elof Wilhelm Kollberg

De Döda : Befh bekräftade 3.11.43 att liken av maskinassistent Carlsson och motorman Holmberg den 7.9.43 begravdes på kyrkogården i Riga . De övriga ha endast delvis återfunnits och resterna varit omöjliga att identifiera. Dödsattest för de begravda utställts i Riga.

KK memorial 29.11.43

Fartygets BB akterskepp sprängdes i luften av ettokänt flygplan vilket på låg höjd avfyrade en torped som träffade mittför maskinrummet.

Ex Officio Bo Bergström

Brev från mäklaren i Danzig 6.9.43 till

An die Kriegsmarinedienststelle Stettin.
Von dem havarierten m/t Svea Reuter sind 7 Mann nach Schweden zu transportieren. Diese Leute sind von Riga kommend hier eingetroffen und erfuhr ich,dass diese durch die KMD, Stettin, über Sassnitz-Trelleborg nach Schweden in Marsch gesetzt werden sollen. Die Fahrkarten von Danzig nach Stettin sind von mir bezahlt worden. Heil Hitler! Horst Oldendorf.
Oldendorf

SVEA REUTER 2.9.43

Königlich
Schwedisches Konsulat.

Danzig 8.9.43

AN DIE DEUTSCHEN CIVIL - UND MILITÄRBEHÖRDEN.

Alle Deutsche Civil - und Militärbehörden werden hiermit höflichst ersucht, den Schiffsbrüchigen Besatzungsmitgliedern des Schwedischen Tankers Svea Reuter, scutz und beistand zu gewähren. Die Besatzung bestehen aus:

Ie Steuermann C.E.Cederquist
Bootsmann O.H.Olofsson
Matrose E.M.Karlsson
Matrose H.E.G.Petterson
Matrose A.E.Alm
Matrose G.B.Tellsén

Befindet sich auf der Heimreise nach Schweden über Sassnitz-Trelleborg.

K.Lundberg
Konsul

Brev till SKN från red AB Reut i Gtbg, 4.9.43

Vi åberopa gårdagens och dagens telefonsamtal med Eder direktör Åhmansson och bekräfta härmed att m/t Svea Reuter på återresa från Riga till Danzig den 2 ds varit utsatt för flygtorpedering varvid 6 av de ombordanställda dödades. Enligt meddelande från vår agent i Danzig har fartyget inbogserats till Riga varest det kommer att prov. tätas samt därefter bogseras till svensk hamn

Brev från konsulatet,Danzig 15,9.43 till UD

Den 5.9 på kvällen anlände till Danzig från Riga 9 man av besättningen från det krigshavererade m/t Svea Reuter,nämligen I styrman, 2 matroser, 2 lättmatroser,båtsman, jungman Viberg, kocken och mässuppassaren. Tack vare sjömanspastor Hellquists hjälpsamhet kunde besättningen inkvarteras i härvarande sjömanskyrka.Den 6.9 hemförpassades kocken och mässuppassaren med ångf. A.Th Jonasson av Råå till svensk (kustar) hamn. Den 7.9 påmönstrade jungman Viberg här i hamnen liggande m/t B.T.IV och den 8.9 kunde, sedan pass- och viseringsformaliteter ordnats, övriga 6 man hemresa via Sassnits-T-b Konsulatates kostnader i ärendet belöpa sig till RM 191:31.

Konsul K.Lundberg

(Av en räkning framgår att Ie styrman och 5 man bodde över natt 9-10.9 på Victoria Hotell,Danzig, för RM 16:10 - Rederiets totala utgifter för besättn. hemsändande gick på kr 1117:75. Då fartyget ej totalförlist var Statsverket ej skyldigt jämlikt paragraf § 41 Sjömanslagen att bestrida kostnaderna för besättningens hemtransport till Sverige. UD krävt

SVEA REUTER 2.9.43

rederiet på 382:26 den 15.9.43. Ie styrmans grupp åkte till Sassnitz med ss Brake. övernattade i Sassnitz och tog färjan följande morgon)

Bogserades till Stockholm för omfattande reparation

27.10.43 MEDDELADE REDERIET SKN att Svea Reuter den 26.10 lämnat Riga under bogsering av en tysk bärgningsångare,närmast destinerad till Kalmar där bogseringen skulle övertagas av 2 bogserbåtar från Transportbolaget i Stockholm som skulle ta fartyget vidare till Stockholm för dockning.
I Riga hade den bortsprängda bordläggningen BB i maskinrummet ersatts med en provisorisk helsvetsad bordläggning med invändiga förstärkningar.
På e.m den 1.11 kom Svea Reuter till Finnboda Varv där besiktning ägde rum den 2-16 november 43. (Se besiktningsinstrument)

Reparationsanbud

Kockums 26.11.43 svarat SÅAF att reparationerna av Sirenes och minsprängda tågfärjan Starke tar lång tid i anspråk "varför vi icke anse oss kunna med framgång konkurrera om Svea Reuter. " Öresundsvarvet 25.11 svarat SÅAF att " de angivna arbetena äro av sådan art att vi f.n ej äro i tillfälle att inkomma med anbud." - Hälsingborgs varv 24.11 beklagat att "våra dockor tyvärr äro upptagna." - Götaverken 26.11 " Vi få härmed avböja då våra inredningsarbetare äro sysselsatta för en lång tid framöver med inneliggande beställningar. " Eriksberg 26.11: " Vi äro tyvärr icke i tillfälle att inkomma med anbud å rubricerade fartygs reparation."
SÅAF antagit Finnboda varvs anbud av den 16.11.43 : kostnader 655000 kr leveranstid 6 månader efter erhållen order,förutsatt att den nya huvudmotorn levereras inom 3 månader."
Eriksbergs varv 27.9.43 åtagit sig att leverera en ny huvudmotor till Svea Reuter, 2-takts enkelv.4-cyl, av trunktyp,solid injection, 1400 ihkr vid 137 varv/min. Pris 445.000 kr. För leverans första halvåret 1946.
På grund av denna långa leveranstid fick Svea Reuter istället en 8-cyl 4-takts Deutzmotor på 1360 ihkr, typ RV8 M-366.

Effekter

Rederiet utbetalat 12381:50 för effekter.
Befh förlorat en radioapparat mm för 885:-, Ie styrman inga förluster, 2e styrman kläder för 175:- De som bodde i poopen däremot förlorat allt.

Besiktningsinstrument

Skadespecifikationen omfattar 100-tals foliosidor.
Allan Zander besiktigat 2-16.11.43 idocka och afloat vif Finnboda varv och konstaterat att maskinrummet inkl huvudmotorn totalförstörts.

SVEA REUTER 2.9. 43

Torpeden gått genom bordläggningen BB och exploderat mitt för huvudmotorn där bordläggningen sprängts bort på en area av 10x7 meter mellan ungefär spant 12-28. För och akter härom samt under hålet hade bordläggningen bucklats och naglar spräckts. Genom shocken hade hela akterskeppet böjts så att akterstäven låg c:a 54 mm över åt BB från centerlinjen. Bordläggningen på motsatta sidan, om STB, på flera ställen svårt bucklad .och naglar startade. Maskinbäddarna bockats.Centerköl, sidovägare,bottenstocka och tanktak svårt bucklats.Huvuddäcket BB i maskinrummet, med den där förlugda inredningen för maskinpersonalen, till största delen bortsprängts. Huvuddäcket STB delvis upptryckt och inredningen till största delen förstörd av vatten och olja. Maskinkappens sidor på säväl huvud-som poopdäck helt söndersprängts och luftrör, tankar,bäddar,gretingar,lejdare etc svårt skadats. Praktiskt taget hela poopdäcket mer eller mindre upptryckt och bucklat,särskilt om BB ovanför maskinrummet där det tryckts upp c:a ½ meter och svårt skadats. Poopdäckshuset kring maskinkappen med befälsinredning etc lyfts upp och bucklats, särskilt om BB där det svårt skadats. All befälsinredning om BB totalförstörd och i övrigt till största delen förstörd. Hela trädäcket på båtdäck uppsprängtoch förstört, maskinskylightet och kapptaket lyfts upp och svårt skadats.BB motorlivbåt helt bortsprängd och arbetsekan förstörd. All utrustning på båtdäck mer ller mindre skadad.

<u>I maskinrummet</u> : Huvudmotorns bottenram, cylinderstativen.och delar av cylinderblocken bräckts och hela motorn förskjutits över åt STB och så svårt skadats att den måste helt fönyas med tillvaratagande av vissa delar som beräknas kunna användas efter reparation,såsom en del kolvar, vevstakar,baxhjul, buntaxel och vevslaängar. Mellanaxeln kröktS och dess bärlager bräckts. Måste förnyas.Propelleraxeln praktiskt taget oskadad men reservaxeln, somvarit upplagd akter i maskinrummet, fått metallfodret svårt splitterskadat.Följande hjälpmotorer helt förstörts: En dieseldriven hjälpmaskinmed generator och kompressor,en länspump, En Sanitetspump, en fw-pump,en cirkulations - & luftpump för hjälpkondensorn, 2 ångmatarpumpar, en olje separator, en ångdrive fläkt och ett oljeeldbingsaggregat. Övriga hjälpmaskiner är mer eller mindre skadade. Alla rörledningar,hela den elektriska installationen,lösa tankar och övrig utrustning i maskinrummet till största delen ödelagts. Bäddarna för hjälpmaskinerna om BB helt förstörda,övriga mer eller mindre svårt skadade. Plattformen akter i maskinrummet svårt skadats och de därpå liggande ångpannorna kastats akteröver.Förliga maskinskottet mor crossbunkern bucklats liksom akterpikskottet. Maskinförrådet och praktiskt taget alla lösa inventarier som förvarats akterut på fartyget förstörts eller ~~skadaxx~~ för-

SVEA REUTER 2.9.43

lorats. Vid avgången från olycksplatsen hade man måst kapa STB ankarkätting mellan 90 och 105 famnar och sticka ifrån sig ankaret och kättingen som förlorades.
Enbart uppröjningen i samband med besiktningen 2-16.11 kostat 29000:-
Reparationen vid Finnboda kostat 1.055.500:- inkl ny huvudmotor.
Först den 20.6.44 gick Svea Reuter ut på varvsprovtur.Exteruören praktiskt taget oförändrad.

Rederiets generalräkning

Red AB Reuts generalräkning 6.12.43 slutat på 1.135.675:64 .
Till detta kom 7.8.44 ytterligare 61935:36 för den prov. rep, i Riga som utfördes vid varv i Dünamünde, am Winterhafen, och 100.806:- kr till Weichsel, Danziger Dampfschiffahrt,Danzig och 10.000:- till Bugsier Reederei - & Bergungs AG i Danzig för bogserbåten Thors bogsering av Svea Reuter 27.10- 4.11-44 Riga - Stockholm. Assistans & länspumpningi Dünamünde utfördes av Bugsiers bogserbåt Brösen. -Kostnaden på 100.806 kr avsåg motsvarande RM 60.000 i Hilfslohn till Weichsel Dampfschiffahrts AG i Danzig för den assistans detta rederis ms Nordwinf lämnat den 2-3.9.43
Den prov. rep i Riga utfördes av Schiffswerft Bolderaa (Bolderäjas Kugu Bübetava i Riga-DüNamünde 4.9- 18.10.43 som kostade RM 35,639:67 och omfattade dockning, prov. beplattung mit entsprechenden Spanten,Holz- und Eisenarbeiten am Deck, reinigungsarbeiten mm.

Försöäkringar

SKN 18.12 43 till red AB Reut 535.366:03
SKN 21.1.44 Till Allan Zander 4141:15 för besiktning
SKN 11.5.44 lösen av dispache P.G.Hasselraot 1250:-
SKN 19.10.44 andel i skada & kostnad (95/200) 82.052:15
Slutreglerat 5.1.45

Dispache i Sthlm 11.5.44 P.G.Hasselrot

SKN stod som krigsassuradör för 95/200 kasko motsvarande 950.000:- kr
Fartygets värde var 2.000.000:- Försäkringen gällde för en månads tidsbefraktning med tyska befraktare för resa i Östersjön (exkl. finska och ryska hamnar), Bälten,Öresund, Kattegatt, Skagerack (ej W om linjen Skagen-Kristiansand) tiden 18.8- 16.9.43.
Svea Reuter ankom u bogsering til l Finnboda varv 1.11.43 på e.m.
Reparationen vid Finnboda kostat 684.000:- , ny huvudmotor från Eriksbergs varv 400.500:-

Rederiets generalräkning 1.137.493:48

Se ovan.

SVEA REUTER 2.9.43

Boston-bombare från baser vid Finska Viken

2.6.43 började ryska torpedbärande Boston-plane från ett par flygfält vid innersta delen av Finska viken göra överraskande hit-and-run-attacker mot tyska och finska fartyg i östra Östersjön. Dessa sporadiska attacker fortsatte till den 14,12 då vinterkölden satte stopp för dem . Planen ingick i den Amerikanska hjälpen till Sovjet. Den 2.6 var målet för en sådan torpedattack Finska Ångfartygs AB ss Arcturus på resa Åbo -Stockholm med 225 passagerare ombord, däribland ett 50-tal svenska marinlottor och 115 krigsinvalider. Planet anföll kl 01.50 i trädtoppshöjd i farleden vid ledsund och torpeden gick 50 meter akter om fartyget. Oftast missade de ryska piloterna och förlusterna drabbade främst minsvepare och andra vaktfartyg längs minspärrarna i yttre finska viken. Flera tyska lastfartyg sänktes dock vid Baltiska kusten,liksom några Finska vid finska kusten. Det plan som anföll Svea Reuter kan även ha varit av typen DB - 3F -. (Se: Arcturus 2.6.43) Svea Reuter höll just på att lätta ankar då planet kom inflygande i gryningshalvdagern med kurs rakt på fartyget. Befh såg det komma och slog genast stopp i maskin. En man på däck såg tydligt den fallande torpeden. De flesta ombord var i sina hytter. Efter fullträffen gjorde planet en lov runt Svea Reuter och försvann sedan med kurs österut. Vid explosionen slungades mässuppassaren Kollberg 15 meter bort över däcket i riktning mot brygghuset, utan att få nämnvärda skador. Hela akterskeppet inhöljdes i rök och explosionsgaser, och under de närmaste 10 minuterna rådde en fruktansvärd förvirring ombord. Rusånga från det sprängda värmeledningssystemet och de sprängda ångpannorna sprutade fram bland spillrorna, liksom kaskader av olja. Från de söndertrasade hytterna hördes nödrop från instängda i mörkret under däck.Kocken och chiefen stötte ihop i det kaos som varit 3e maskinistens hytt, båda letande efter en väg ut. De hörde förtvivlade rop på hjälp från ~~maskin assistent Carlsson~~ 2e maskinist Sundberg som de kunde lokalisera till ett hörn där hans hytt legat, Sundberg låg svårt skadad fastklämd under däcksbalkar och inventarier. De fick hjälp av befh att befria Sundberg och släpa ut honom på däck där han dog 10 minuter senare med benen brutna, bröstkorgen intryckt och svåra skallskador. De överlevande sprang om varandra,chockskadade och blödande. Maskinassisten Carlson var lika svårt skadad och bars till STB båt som sjösattes. 14 man hade överlevt av de 19 ombv men Carlsson avled vid 07-tiden i livbåten som då var på väg in mot land. Svea Reuter fått på sina lasttankar (4 center- och 8 sidotankar) som jämte kofferdamm och torrlastrum helt undgått läckage. En motorbåt med estnisk militär kom ut till fartyget vid 08-tiden och sedan anlände ms Nordwind som tog hand om de skadade och började för-

SVEA REUTER 2.9.43

bereda bogseringen. Överallt i det sönderspängda akterskeppet låg rester av de dödade som fick samlas ihop i en presenning. Kl 11.45 inleddes bogseringen och kl 00.30 natten till fredag 3.9 ankrades Svea Reuter upp på Dünamünde redd . Ie styrman och 8 man kom söndag kväll 5.9 med båt till Danzig på väg hem (se sid 4-) Kvar i Riga-Dünamünde var befh, 2e styrman, chiefen, och stuert. Ie styrman och hans grupp kom till Trelleborg med färjan från Sassnitz fre kväll 10.9. - Kocken ochmässpojken kom till Kalmar ombord på A.Th.Jonasson på f.m tis 7.9 . Konsuln pch pastorn i Danzig skaffat fram den möjligheten för dem. Kocken Olsson berättade att han febr-aug 42 gjort en resa med lejdbåten Temnaren utan att något inträffat, och så skulle det hända i Rigabukten. -

Historik

Motortankfartyg på 1378 brton byggt 1940 vid Eriksbergs varv i Göteborg av stål. (Ex Soya VI) L.76,3 B 11,6 Tillhörigt red AB Reut(H.A.Reuter) i Göteborg. Inköpt jan 43 för 3 miljoner kr från red AB Soya (Olof Wallenius) i Stockholm för vars räkning Soya VI byggts. Sjösatt 9.4.40, lev. 25.9.40 Ett genomgående däck, back, lång poop, brygghus midskepps, softnose stäv och krysarakter. Trappstegsformad trunk konstruerad enligt nytt system av Ing. Rösholm på Eriksberg. Isförstärkt ,till stor del helsvetsat skrov. Crossbunker för om maskin akter. Midskepps pumprum,längst förut ett torrlastrum.4 center- och 8 sidotankar, med tvärskeppskofferdammer. Tankvolym 2152 kbm.2 master, 2 bommar.Ångdrivet däcksmaskineri. I pumprummet midskepps 2 st Duplex kolvpumpar 150 ton/tim, en 70-tons ballastpump och en 30-tons efterlänspump.- Huvudmaskieri: en 4 cyl 2-takts enkelv Eriksbergs B&W-motor om 1400 ihkr.12 knop på last.en 30 hkr hjälpmotor med 20 kw generator och luftkompressor, 2 st ångpannor med vardera 76 kvm eldyta,ångdrivna pumpar tec. Inredning för befh och styrmän i Brygghuset, all övrig inredning i poopen. Radiohytt, centralradio med högtalare i mässarna,radiopejl, radiotelefon och Elektrofonordergivare. - I tysk tidsbefraktning från leveransen för Kriegsmarines räkning. 21.5.41 kolliderade Soya Vi på floden mellan Stettin och Swinemünde med en bogserbåt och fick en buckla i stäven. Hon var då på resa Stettin-Åbo med bensinlast. - Natten till 7.3.42 kolliderade hon i isränna på Hangö redd med isbrytaren Sampo då hon var under bogsering och fick ett hål i stäven. - Efter reparationen efter torpederingen 2.9. 43 gick Svea Reuter på provtur 20.6.44 med nytt maskineri ochnytt akterskepp. Exteriören praktiskt taget oförändrad. Det nya huvudmaskineriet utgjordes av en 8cyl 2-takts enkelv Deutz -motor på 1360 ihkr, typ RV 8 M 366, kännetecknad av vibrationsfri gång. Nya hjälpmotorer av Deutz fabrikat och ny el.installation från AEG.

(Se 20.8.55 civilhaverier)

(H)

Appendix: SVEA REUTER 2.9.43

RAPPORTER FRÅN MILITÄRATTACHEERNA I HELSINGFORS RÖRANDE RYSK FLYG- OCH UBÅTSAKTIVITET I ÖSTERSJÖN 1943- .

HEMLIG

Torpedanfall av rysk plan mot FÅAB:s Arcturus 2.6.43

Hemligstämplat svar från finska Högkvarteret 13.6.43 till Sv.militärattachén vid Helsingforsbeskickningen.

Då ss Arcturus den 2.6.43 kl 01.50 befann sig i höjd med Ledsund på resa Åbo-Stockholm utförde ett ryskt flygplan, sannolikt av typ DB-3F,ett torpedanfall mot fartyget.Då händelsen inträffade höll fartyget i farleden SO Storgrund på att gira mot Ledskärs fyr.Torpeden fälldes på ett avstånd av c:a 150-200 meter från Arcturus STB-sida,flyghöjden var c:a 50 meter,torpedbanan passerade c:a 50 meter akter om fartyget.Banan kunde följas omkring 20 meter varefter den försvann i skymningen på Flisö Fjärd.

Stabschef konteramiral S.Sundman.

Chefen för Luftstridskrafterna,generallöjtnant Lundquist, upplyst militärattachén Tore Wogforss att planet sqnnolikt kommit från trakten av Oranienbaum.Ryssarna dispònera f.m.måhända ett 20-tal plan av denna tyd. Tills vidare fäste man ingen större vikt vid sådana ryska företag.Dåeest ryssarna skulle intensifiera denna art av krigföring finge man överväga att vidtaga lämpliga motåtgärder.

==============================

UD HP 737 Marinattachérapport nr 12, 21.6.43 HEMLIG

I militärattachéns rapport nr 19 den 17.6 meddelades vissa uppgifter rörande ryskt torpedanfall den 2.6 mot FÅAB:s passagerarångare Arcturus på ordinarie tur Åbo-Stockholm. Därutöver får jag lämna följande kompletterande uppgifter inhämtade under min överresa till Helsingfors via Åbo med ss Arcturus den 19-20.6. Anfallet skedde kl 01.40 finsk tid den 2.6 i 6,4-meters leden s södra gren vid Storgrund på Föglöfjärden ,när Arcturus låg under STB-gir på ingående till Ledsund,c:a 11′ SO Mariehamn. Det anfallande planet, en tremotorig maskin av typ DB 3F,kom plötsligt fram över Herröbatteriet på mycket låg höjd och upptäcktes ej förrän planets silhuett visade sig över skogstopparna. En torped fälldes på 50-60 meters höjd och tog i vattnet 100 till 200 meter från Arcturus.Torpedbanan passerade c:a 60 meter akter om fartyget Anfallet fullföljdes ej med vare sig bomber eller kulspruteeld. Istället observerades 3 tydliga vattenuppkast på norra sidan av Storgrundet,NO Herrö brygga,vilka förmodades härröra från mindre minor som fällts i farleden. Vid senare magnetsvepning och vanlig svepning har dock inga minor påträffats Det förtjänar omnämnas att Arcturus vid tillfället medförde 225 passagerare däribland ett 100-tal krigsinvalider. Fartygsbefälet misstänker att Åbo-

Appendix: SVEA REUTER 2.9.43

kommunisterna lämnat det ryska spionageväsendet uppgifter angående såväl passagerare som avgångstid och beräknad tid för passage till Ledsund. Bland passagerarna fanns ett 50-tal svenska marinlottor.

Marinattaché rapport nr 18,19.9.43 HEMLIG

(Utdrag); Den 14/9 anfölls finska ss Vesta (FÅAB, Helsingfors , 1015 brton byggd 1889) av ett ryskt torpedplan SW Bogskär på den sedvanliga routen utanför Stockholms skärgård. Torpeden fälldes från c:a 20 meters höjd och 800 meters avstånd men passerade akter om fartyget.Samma dag fällde ett ryskt plan en torped mot ett tyskt lastfartyg nära Rigabukten,men missade målet. Den 16/9 kl 15.45 anföll och sänkte ett ryskt DB3f-plan i trakten av Jumindaspärren det finska vaktfartyget Uisko , en 40 meter lång f.d belgisk motortrålare, bestyckad med en 7,5 cm kanon och 2 st 20 mm luftvärnsautomatkanoner. Uisko låg med stoppade maskiner och lyssnade på hydrofon efter ubåtar då planet överraskade och fällde en torped från låg höjd på 800-1000 meters avstånd. Blott 2 man överlevde.Fartygschefen, en officer och 8 underofficerare samt 6 manskap gick i djupet med Uisko. Uisko och systerfartyget Rursaas hade sensommaren och hösten 1942 bildat kärnan i eskorttjänsten och ubåtsbevakningen i Ålands Hav.

Utdrag ur marinattachérapport 7.10.43 UDHP 712

Enligt från Sjöstridskrafternas stab igår inhämtade underrättelser synes den ryska flygverksamheten mot sjöfarten i Östersjön f.n. utföras sålunda: Verksamheten har varit ganska schablonmässig.Vid gott flygväder har i regel 2 torpedflygplan per dag varit i verksamhet med utflygningar över Finska Vikens mitt under efternatten eller de tidigaste morgontimmarna. Vid Finska Vikens mynning bruka planen gå skilda vägar,varvid ett plan förlagt sin verksamhet utefter östra Östersjökusten söderut och ett plan haft sitt område västerut och mot svenska kusten. Varje plan är utrustat med en torped samt sannolikt även minor. Ett flertal torpedanfall ha utförts mot finska och tyska fartyg. Inget finskt fartyg har dock blivit torpederat För få dagar sedan - efter anfallet mot Nordstjernan - gjordes ett försök mot finska Regulus som dock undgick torpeden. Ett mindre tyskt fartyg lär ha träffats utanför den baltiska kusten. Samtliga finska fartyg ha med anledning av dessa torpedanfall nu fått order att beskjuta alla flygplan som flyga med kurs mot fartyget. Identifiering av fientligt flygplan kan annars göras för sent. Egna flygplan ha motsvarande order att icke lägga sin flygritning mot fartygen. Beskjutningsordern torde ha meddelats svenska myndigheter genom svenska marinattachén.Konteramiral Sundman ansåg det vara lämpligt att på nytt omnämna förhållandet.

Överste C.Adlercreutz

Helsingfors 7.10.1943

Appendix: SVEA REUTER 2.9.43

Strängt förtroligt meddelande nr 318:33/1943 Militärattachén i Helsingfors till Försvarsstaben. 25.10.-43

Vid ett samtal idag med generallöjtnant Valve erfor jag att någon rysk ubåt icke upptäckts utanför spärrarna under de sista veckorna. Den ryska torpedflygningen har fortsatt. Huruvida några minor fällts har icke kunnat konstateras. Dock ha -föremål", som man icke kunnat få tag i, ibland utkastats från ryska plan. Senast igår, 24/10, gjordes ett torpedanfall mot ett mindre finskt fartyg vilket genom girning undgick torpeden. Under sista tiden ha inflygningarna mot finska vatten gått mot Örö-Jungfrusund och Bogskär -Ledsund i riktning i stort sett mot Raumo. Därifrån flyger planen direkt till Ladoga. - På tal om Sveabolagets framställning om finskt skydd för trafiken mellan Åland och Åbo framgick att man ansåg sig ha föga hopp om att kunna vidtaga några effektiva åtgärder. Jaktflygning kan synbarligen icke ifrågakomma och konvojering är till föga värde i dylika fall. På trängre skärgårdsvatten, där erfordeligt djup för torpedfällning icke finnes, ansåg sig general Valve riskerna ganska små. De finska fartygen få reda sig huvudsakligen genom att hålla noggrann uppsikt mot luften.

Helsingfors 25.10.1943

UD HP vol 737

Marinattachérapport nr 1, 3.1.1944

HEMLIG

Flygtorpedanfall

29.9.43 anfölls som bekant finska passagerarångaren Nordstjernan av ett ryskt plan med torped i Ålands Hav nära svenska kusten. ((UD HP 1584 & Maskinbefälet nr 11-43: Nordstjernan 770 brton byggd 1871 Ångf AB Bore anfölls 29.9 11' från Simpnäsklubb av ett torpedflygplan då fartyget var på resa till Åbo. Torpeden missade med några meter tillgodo. Planets ryska nationalitetsbeteckningar syntes tydligt. Det försvann österut. Nordstjernan kom till Stockholm 2.10. Därefter gick finlandsbåtarna mörklagda nattetid genom Ålaads skärgård.))

7.10.43 fällde ett plan en torped mot ett lastfartyg vid Porkala.
25.10.43 fälldes en torped mot finska ss Karl Erik utanför Utö i Åbolands skärgård. I samtliga dessa fall ha fartygen genom undangir kunnat undvika torpeden.

13.12.43 kl 11.30 anfölls finska ss Hector mellan Kotka och Pellinge i Finska Viken av ettplan som kom sydifrån och fällde en torped från 200 meters höjd på 700-1000 meters avstånd. Torpeden passerade akter om fartyget och exploderade mot stranden.

Planen som utförde dessa anfall äro Bostonplan eller av av typ DB. Enligt uppgift ha ett betydande antal torpeder fällts mot tyska fartyg på den estniska sidan ochutanför Hangö, dock utan att träffa.

SVEA REUTER 2.9.43 Appendix

HEMLIG

Rapporter om flyganfall mot fartyg 1944

Marinattachérapport nr 2, den 11.2.44, konstaterar att inga torpedanfall ägt rum efter den 13.12.43 eftersom planen inte kan använda sina torpeder i kyla. - Rapport nr 3 ,16.2.44: Den 15.2.44 kl 10 anföllls en mindre tysk ångare syd Porkala av ett ryskt Bostonplan som fällde en torped från c:a 50 meters höjd på 1000 meters avstånd.Den gick "vorbei". Samma dag kl 11 anföll ett Bostonplan norr om Dagö det tyska lasarettsfartyget Rügen och fällde från låg höjd en torped som missade.Kl 13 anföll ett annat Bostonplan den vitmålade Rügen som var försedd med väl synliga röda kors i enlighet med internationella regler. - Rapport nr 6 den 9.3 1944 omtalar ett flygtorpedanfall 17.2.44 mot ett tyskt lastfartyg utanf- för Windau. Den 28.2 angreps åter Rügen norr om Dagö.Ett Bostonplan fäll- de en torped som undveks genom hård gir. Rügen eskorterades av Vorpesten- boot 307. - Natten till 27.2 äänktes i Helsingfors ~~hamn~~ södra hamn under en stor bombraid mot staden FÅAB:s ss Patria på 696 brton byggd 1923 som sållats av splitter. En liten estnisk ångare sattes ibrand liksom sjömätningsfartygen Kompass och Suunta som låg förtöjda vid Skatudden nedanför Casinot.

((Det är stora luckor i attachérapporterna: allt kontråversiellt material är bortgallrat och förstört...))

RYSKA UBÅTAR I ÖSTERSJÖN 1943-44

UD HP 737

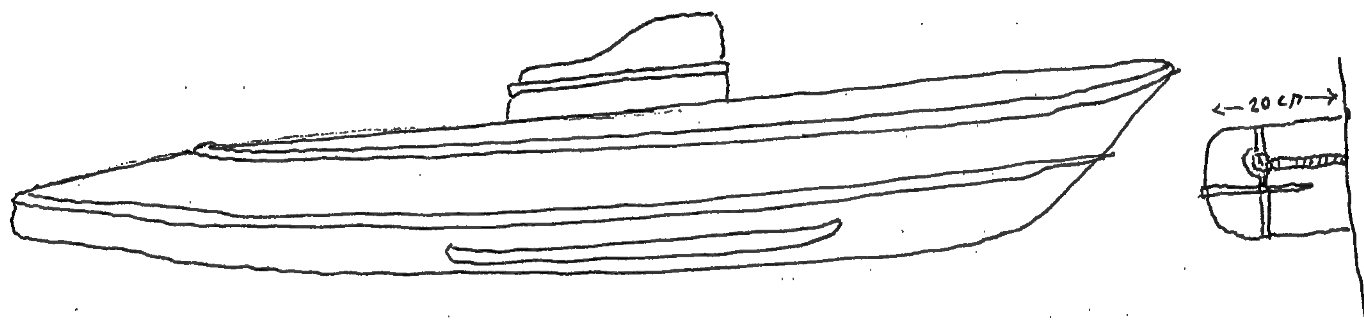
HEMLIG

Rapport nr 13, 24.6.1943

28.5.43 sökte en rysk ubåt bruta spärren och den 1.6 an ennan ubåt.Dessa två ha sänkts, liksom de 4 ubåtar som sökte bryta sig ut tvåo ch två natten till deb 21.5 och natten till den 26.5.Härtill kommer en sänkning genom minsprängning i sjökanalen Leningrad-Kronstadt omkring 18.5.
De 5 sjunkbombade ubåtarna ha sänkts å följnade platser,angivna i ordnings följd från öster till väster,nämligen:
En ubåt 21/5 c:a 6´NW Vaindlo (Stenskär)
En ubåt 26/5 c:a 4´N. Purikaru udde på estniska kusten.
En ubåt 28/5 c:a 5´N. Juminda udde.
En ubåt 2 till 3´N .Keri (Kokskär) den 21/5
En ubåt 1/6 2´NW Revalstein (Tallinn).
Den sjätte ubåten minsprängdes 26/5 c:a 5å SO Porkala Kallbåda.
Enligt uppgift från krigsfången från Sjtsja 303 som sänktes den 21/5 norr om Keri,har ubåtarna framgått på 40-45 meters djup i förhoppning att där endast kollidera med minwirar. Ubåtarna ha nyligen försetts med ett speciell dkydd mot antennminor, bestående av isolerade ~~träl~~ trälister ,anbragta

Appendix: SWEA REUTER 2.9.43 (H)

längs skrovet och tornet.Listerna är hopfogade av grovt tillyxade timmer och gjorda i 2 delar; en inre,fäst med bultar till skrovet, och en yttre fäst med sprikformade järnnaglar till innerlisten. Järnnaglarna är inte genomgående och kommea ej i kontakt med skrovet. I ytterlistens insida finns urgööpningar med gummiisolering som passar mot innerlistens bulthuvuden.Listerna är svartmålade och 20 cm tjocka och 10 cm breda.Minsprängningen SO Porkala Kallbåda förklaras av Sundman med att den övre skruvlisten måhända ej rundat förstäven och att ubåten haft oturen ramma minan med stäven. Av uttalanden framgår att Porkalaspärren är våningsminerad och att antennminor finns förankrade även på 40-45 meters djup. Som skydd mot magnetminor förmodar Sundman att ubåtarna är utrustade med el. kablar.Mot de vanliga minorna skyddar sig ubåtarna genom att gå med 2 knops fart varvid sprängning ej behöver befaras vid kollision.
Den sänkta ubåten Sjtsja 303 var densamma som sommaren 1942 syd Utö i Åbolands skärgård torpederade och säbkte tyska trupptransportfartyget Aldebaran som gick utan eskortskydd.



Utbryningsförsöken genom Finska vikens staaka spärrar har av allt att döma ännu ej krönts med framgång.De visa emellertid att besättningarna äro besjälade av en oförskräckt gåpåaranda.

Rapport nr 14 avhandlar endast tyska Marinfahrpräme.

Rapport nr 15, den 10.7.1943 (H)

Vid ytterligare ett förrsök den 1/7 lyckades troligen en ubåt oskadd passera Hoglandsspärren ,men tvärs Loksabukten upptäcktes den av tyska hydrofoner. Talrika sjunkbomber fälldes varvid allehanda vrakdelar och ryska klädespersedlar flöto upp till ytan liksom trälister av den typ som ubåtarna numera använda mot antennminor.

Rapport nr 16, 19.9.1943 (H)

Den 27/7 tog sig en ubåt sxxxsk oskadd genom spärren vid Hogland-Tytärsaari men upptäcktes av spaningsflyg i förträngningen mellan Pellinge och Juminda. Planet fällde sjunkbomber och tillkallade bevakningsfartyg som fortsatte att fälla sjunkbomber. Vrakdelar av alla slag ko upp ur djupet.bl.a livsmedel, filtpackningar och färska trälister. I augusti ha enligt uppgift

SVEA REUTER 2.9.43 Appendix

ubåtar upptäckts vid två olika tillfällen syd Helsingfors och då anfallits med sjunkbomber ehuru med osäkert resultat.
Den 5/9 på morgonen observerade finskt spaningsflyg en ubåt i mellanläge syd Pellinge och vid 13-tiden samma dag ytterligare en ubåt insomskärs vid Melkö,endast 2 å3′ SSW Heslingford. Planen och tillkallade vaktfartyg fällde sjunkbomber med ovisst resultat. Den sistnämnda ubåten hade tagit sig in till den av skärgård skyddaden 7,9-metersleden mellan Helsingfors och Porkala mitt under pågående kappseglingar mellan yachter ur Helsingfors Segelsällskap. Sjunkbombsfällning mot ubåten ägde rum i det närmaste i centrum av kappseglingsbanan.
Hydrofonen är icke längre något effektivt hjälpmedel i kampen mot ubåtar, enär ubåtarna framgå med så låg fart att de avgivna, ytterst svaga ljuden höts i hydrofonerna först på nära håll. Ubåtarna uppträda mycket oförväget och ha vid olika tillfällen inträngt på fjärdar och i grunduppfyllda havssvalg,varvid de framgå med synnerligen låg fart och liksom knuffa sig fram mellan grynnor och skär.
Den 7/9 observerades c:a 10′N.Juminda samt 9′SO Porkala Kallbåda 2 olika ubåtar,troligen identiska med de som observerats den 5/9. De upptäcktes av finskt spaningsflyg på grund av oljeläckor. Den förstnämnda ubåten lämnade en enkel strimma efter sig,den andra oljespår i två förgreningar. Fartyg ur spärrbevakningen fällde sjunkbomber mot den förra och tvåmotoriga bombplan mot den andra. Flyget har rapporterat att en oerhört stor luftbubbla vällt upp och sedan en mängd olja,varför denna ubåt sannolikt sänkts. Även den av fartyg sjunkbombade ubåten torde ha sänkts eftersom diverse föremål flutit upp,bl.a flaskor, stearinljus och ostbitar.

Rapport nr 18 den 19.9.43

Den i rapport nr 16 rapporterade sänkningen av en ubåt den 9/9 SO Porkala Kallbåda räknas som säker eftersom olja kommit upp till ytan på platsen hela den efterföljnade veckam.

Många rapporter saknas helt i filen.

Rapport nr 1, 3.1.44 HEMLIG

Finska Högkvarteret har nyligen erfarit att den S-ubåt som den 5.11.42 rammades och sänktes av finska ubåten Vesihiisi i Ålands Hav ej blivit sänkt. Ubåten fick bryggan illa skadad och båda periskopen förstörda men lyckades detoaktat ta sig genom spärrarna tillbaka till Leningrad. (IE 16.6.42)
Ubåtsspärrarna i Finska Viken ha hela hösten 1943 visat sig fullt effektiva. Samtliga utbrytningsförsök av ryska ubåtar ha misslyckats. Ryskt flyg har utfört upprepade bombanfall mot vaktfartyg men ännu ej sänkt något av dem. Ingenubåt sänkts ok-dec 1943. Flera osäkra ubåtsobservationer rapporterats i nov 43. i 3 olika fall ha sabotörer landsatts från ubåtar ,bl.a från M-102

Appendix SVEA REUTER 2.9.43

Attachérapporterna 1944 har luckor och det som redovisas är marginella saker som t,ex rysk dimbildning, finsk hamnöversikt, flygfoton av Leningrads hamn och osäkra ubåtsobservationer . Den 25.6 i rapport nr 17 konstateras att torpedfällning mot finska fartyg från ryska plan synes ej ha ägt rum under den senaste tiden . Rapport nr 23 den 28.8.44 berättar om den tyska ubåtsnätspärren som sträcker sig tvärs över Finska Viken mellan Porkala och Megna utanför Reval och utgöres av 2 parallella nät med c:a 200 metersinbördes avstånd.Näten tillverkade av grov wire med 2-3 meter stora maskor,tungt förankrade och uppburna av väl synliga dubbelkonic bojar. " Det inre nätet har till uppgift att bromsa upp farten på den genombrytande ubåten och den andra bildar tillsammans med den förra en fälla för ubåten.Väl inne mellan de båda näten blir ubåten ett lätt byte för bevakningsfartygen. Något forceringsförsök genon näten har inte förekommit ty ubåten varnas av ljudet när sjön slår mot nätbojarna. Den intre huvudspärren av c:a 10.000 minor i flera linjer sträcker sig från estniska kusten till Tytärsaari,därifrån till Hogland samt från norra Hogland till Haapasaari-skärens utlöpare i sydväst. I vissa delar av spärren, där minorna ej utlagts i våningar, torde lätta indikatornät användas för att alarmera bevakningen om ubåt skulle försöka verkställa genombrytning. Minspärren bevakas av större ch mindre tyska minsvepare av M- och R-båtstyp, förpostbåtar,Marinefahrpräme och finska hjälpvedettbåtar mfl. Även motortorpedbåtar ha tidvis förstärkt bevakningsskedjan." -

Från 5.9.44 rapporterar attachéerna till 6M i brev om den tyska evakueringen av Finland.Tyska Stukaplan sänkte 30.9 i Röyttäs trånga hamn Bore IX på 5000 ton och ss Mainikki. Härvid dödades minst 40 man och 100-talet hästar. Bore IX fick en fullträff i rum 2 och vattenfylldes på grunt vatten. Mainikki sattes i brand av spårljusgranater från ett exploderande godståg på kajen. - I maj 1945 började minröjningen med 220 fartyg i Finska Viken och från 5.5.45 begåvades finska flottan med en rysk förbindelseofficer vid flottans stab, kaptenen av 2a rangen Kruglov. En större rysk flottstyrka låg 5.5.45 i Helsingfors hamn och finsa polisen arresterade på rysk order ryska emigranter från tsartiden och utlämnade dem till Stalins GPU. Se följande brev: HEMLIG

Brev KK R.Thorén, Helsinki 27.4.45 till Försvarsstabens utrikesavd.

Brevet är förtroligt och adresserat till överste C.Kempff.

Ärade broder! Som du sannolikt redan erfarit arresterades natten till måndag den 23 april 1945 kl 03 22 st manliga ryska emigranter från tsartiden,vilka alltsedan 1917 levat i Helsingfors som oförvitliga medborgare. Händelsen har väckt berättigat uppseende i staden. V-a har idag meddelats att arresteringen utförts på order av Kontrollkommissionen av statspoliser

SVEA REUTER 2.9.43 Appendix

åtföljda av en civilklädd ryss .Denne senare lär senare ha blivit sedd i rysk uniform.En del av de arresterade har överlämnats tull ryssarna i Porkalaområdet,andra åter förts till KZ-lägret i Rihiimäki ,medan övriga alltjämt torde befinna sig i Helsingfors. Polisen vägrar att lämna några som helst upplysningar om händelsen. Alexejeffs bostad har undersökts.En del emigranter voro finska medborgare men flertalet hade Nansenpass.Förutom de 22 tsar-ryssarna blevo 2 unga finnar,Bohman och Damme arresterade.Nämnda ynglingar ha tidigare varit med de tyska SS-trupperna vid Östfronten och anses allmänt såsom sämre individer.

Din tillgivne R.Thorén

Den 8.5.45 rapporterade Thorén att 95 % av tsarryssarna nu utlämnats till ryssarna i Porkala.På arresteringslistan återfanns även Alexejeff trots att denne innehar franskt Nansenpass. Han torde f.n. befinna sig i Stockholm men frun och sonen är kvar i Finland. Kontrollkommissionen har uttalat sitt missnöje med att finlamd ännu uppvisar ett "fascistiskt 'ansikte. Det går alldeles för långsamt här, säger ryssarna, att avlägsna de under kriget komprometterade ledarna.

GG 84 SILJAN 4.9.43

HEMLIG

TYSK JAGARE BESKJUTIT FISKEBÅT MED SPÅRLJUSAMMUNITION 14 SJÖMIL N.SKAGEN.

HEMLIGT Signalmeddelande CMDV till CM 6.9.43 kl 16.50

HEMLIG. Lördagen 4.9. kl 18.30 på position 14'N Skagens fyr utsattes den svenska fiskebåten Siljan av Björkö för beskjutning från tysk jagare, Befh,skeppare Algot Johansson,Björkö, uppger att siljan nyss begivit sig på hemväg med OSO-lig kurs från fiskeplatsen,dår två andra båtar från Björkö kvarlågo, då 6 tyska jagare observerades i SO riktning,styrande N kurs. För att giva dessa spelrum ändarde Siljan kurs till syd.Då sista jagaren vid ovan angivna tidpunkt befann sig i bäring NO från Siljan,öppnades eld mot densamma. Sammanlagt 7 skott avsköts,varav det sista med spårljus passerade tätt över styrhytten på Siljan.Skepparen girade då till WSW ner mot de ankarliggande fiskebåtarna,vilka, då de iakttoga beskjutningen, skyndsamt tog hem sina redskap.Jagarna fortsatte nordvärt och sedan de gått ur sikte återtog Siljan sinkurs och anlände till Björkö kl 24 den 4.9 Skepparen var tydligen angelägen om att det passerade ej skulle publiceras vilket uppgavs till den officer som erhöll telefonförbindelse med honom.

(Kopia till UD från CM 8.9.43)

S.Söderblom,Ud i brev ,Sthlm 8.9 till Envoyén A.Richert,Berlin.

Jag har äran anmoda Eder att ifråga angående sänkningen av fiskebåtarna Hermon och Westkusten till tyska regeringen framföra innehållet i närslutna promemoria,som samtidigt torde avlämnas skriftligen.
Tillika torde ni muntligen framhålla att den 4.9 fiskebåten Siljan av Björkö beskjutits från tysk jagare på position 14'N Skagens fyr,d.v.s långt öster om det tyska minvarningsområdet.Mot fartyget avlossade den sista av 6 en en rad gående tyska jagare 7 skott,det sista spårljus. Skotten syns närmast ha haft karaktären av varningsskott av mer eller mindre oklar innebörd. Även om något folkrättsstridigt förfarande ej kan anses hava förekommiti detta fall, har man å svensk sida velat fästa uppmärksamheten å saken,då den är ägnad att oroa fiskarbefolkningen och giva näring åt en redan tidigare utbredd föreställning att fiskarna riskerar angrepp från tyska stridskrafters sida även öster om minvarningsområdet.Det vore önskvärt om svenskaoch tyska marina myndigheter kunde gemensamt genomgå hithörande spörsmål i syfte att skapa en för det svenska västkustfisket så betryggande ordning som förhållandena medgiva. Från svensk sida framstår det härvid också som ett önskemål att möjlighet beredes de svenska västkustfiskarna att i största möjliga utsträckning utöva sin näring på sina gamla fångstplatser,vilket förutsätter,att hinder ej lägges ivägen för fiske åtminstone något längre västerut än gränsen för från tysk sida proklamerade minvarningsområdet. Mottag, Herr envoyé ,fösäkran om min

utmärkta högaktning

S.Söderblom

(Se sid 4)

GG 84 SILJAN 4.9.43

RAPPORT från Marinpoliskommissarien vid Göteborgs Kustartilleriförsvar

Rapport

Tisdagen 7.9.43

Angående svenska fiskebåten Siljan beskjuten av främmande örlog

Enligt CMDV signalmeddelande till CGBk den 6.9.43,tidsnummer 19.30(Hemlig hade svenska fiskebåten Siljan lör 4.9.43 14′N Skagens fyr beskjutits av en tysk jagare.I och för utrönande av de närmare omständigheterna,inställde jag mig denna dag å Björkö,varest i ärendet hördes följande personer vilka var för sig i ärendet berättade:

Skepparen Johan Algot Johansson,Bohus Björkö,24.2.01.

Befh på och delägare i GG 84 Siljan av Björkö, nybyggd 1943, om 61 brton med 2 master och kryssarakter.På båtens båda sidor är i 4 dem höga bokstäver i svart färg på vit botten målat Siljan-Sverige. På vardera sidan såväl i bogen,mitt för förliga masten,som å låringen,mitt för styrhytten, är ett fält målat i blått-gult-blått i stående färger om 30x30x30 cm. Detta fälts höjd 70 cm. Svenska flaggan är, då båten befinner sig till sjöss, hissad å aktre masttoppen. Utom skepparen finnes å Siljan följande besättningsmän.Idar Johansson, Bertil Johannson och Olof Johansson ,vilka alla 3 äro bröder till skepparen samt delägare i båten,samt dessutom Algot Bransson och Lennart Jphannson.

De hade med båten lämnat Björkö tillsammans med Lagafors och Nordland kl 22 ons 1.9. för att gå till en platsNNO Halsebanken, N om Hirtshals ,på vilken plats de brukade trålfiska sill och fisk. Ankomst till fiskeplatsen skedde den2.9 kl 05.20. - De satte omedelbart ut trålen och gingo därefter på W kurs till c:a 23′NW Hirtshals,varefter de vände. Fisket fortsattes på samma bana fram och tillbaka den 2-4-9. Lör morgon 4.9 kl 05.30 vände de sista gången längst västerut och styrde därefter ostlig kors mot det svenska landet. Då de kl 18 befunno sig N½W Skagen togo de hem trålen och satte kurs OSO. Kl 18.15, då de befunno sig c:a 13′N Skagen,hade Johansson i SSO siktat fartygsrökar från 6 fartyg som hastigt närmade sig. Lugnt väder med god sikt var rådande. Johansson lade om kursen för att gå akter om de observerade fartygen. Då dessa kommit närmare befunnos de vara 6 örlogsfartyg av jagartyp. Rökarna från deras skorstenar skymde emellertid fartygen så att inga örlogsflaggor kunde observeras. Fartygen gingo i kolonn. Någon signal till fiskebåten kunde inte iakttagas, Då fartygen befunno sig 150-200 meter från Siljan öppnade det sista eller näst sista i kolonnen eld och 3 medslag observerades samtidigt tvärs Siljan på 100-150 meters avstånd. Nedslagen låg mellan det skjutande fartyget och Siljan. Därefter följde 2 nedslagmitt framför stäven på Siljan omkring 100 meter från densamma och ytterligare en granat försedd med spårlju

GG 84 SILJAN 4.9.43

passerade akter om fartyget så nära att Johansson trodde att styrhytten skulle träffas. Johansson lade kursen WSW för att vända aktern mot krigsfartygen och slog full fart på motorn för att undkomma. Krigsfartygen slutade då att skjuta. Strax innan beskjutningen had ett flygplan ,som kom på W kurs från Skagen, passerat över Siljan. Vid beskjutningen befann sig fiskebåtarna Laga fors och Nordland av Björkö c:a 1000 meter från Siljan som var närmast krigsfartygen.

Fiskaren Bertil Konstantin Johanson, Bohus Björkö, 24.6.03

Delägare i Siljan.De fartyg son besköt Siljan hade en mast och säkerligen endast en skorsten.De liknade svenska minsveparen Vinga. J. ryktesvis hört att fiskebåten Tyko av Styrsö-Tången den 4.9 även skulle ha beskjutits av krigsfartyg.

Fiskaren Olof Albert Johansson, Bohus Björkö, 20.1.07

Delägare i Siljan. Krigsfartygen liknade svenska jagare.Hört skotten och sett nedslagen.Bedömer avståndet till fartygen då beskjutninge önleddes till 1500-2000 meter.Hört flygmotorljud samtidigt som beskjutningen pågick.

Fiskaren Idor Olav Johansson, Bohus Björkö, 9.12 97

Delägare. Inte iakttafgit krigsfartygen förrän beskjutningen börjat.Det var jagare eller minsvepare.Under beskjutningen synbes ett flygplan W om fartyge

Fiskaren Algot Konstantin Fransson, Bohus Björkö, 29.11.80

Besättningsman. Vet inte om det var jagare eller minsvepare.Inte sett några flaggor. Inte sett någon signal.

Skeppare Egon Barlind på Lagafors,Bohus Björkö, 2.10.13

Lagafors varit i sällskap med Siljan 1-4-9.då man kom tillbaka till Björkö kl 21.20. -Lör 2.9 12-15′N Skagen observerat röken från 6 fartyg i sydlig riktning kommande, på Nordlig kurs. De gick i varandras kölvatten och med samma avstånd sinsemellan. Lagafors låg 1200-1500 meter W om Siljan. Barlind tror att fartyget i täten sköt. De nedslag han iakttog låg c:a 400 meter frå Siljan.Han tror att 7-8 skott avsköts. Fartygen liknade minsveparen Vinga. Inga flaggor var synliga, ingen signal gavs Strax innan beskjutningen passerade ett tyskt plan över fiskebåtarna och sände då upp en raket med stjärnor i vitt, rött och grönt.Lagafors, som hade trålen ute, halade in trålen och avbröt fisket

Skeppare Filip Ragnar Karlsson på Nordland av Björkö, 1.1.96

Fiskat tillsammans med Siljan och Lagafors.Vid 18-tiden den 4.9 lågman c:a 13′N norr om Skagen.Sett 6 fartygsrökar närma sig i sydlig riktning. Då de kom närmare såg han att det var jagare med en skorsten och en mast coh med tvärt avskurna akterskepp som på en svensk minsvepare. Nordland låg c:a 700 meter väster om Siljan då beskjutningen ägde rum.Nedslagen föllo dels för, dels akter om SiljanSiljan omedelbart ändrat kurs och höll ner mot Nordland och Lagafors .Beskjutningen upphörde då. Så snart Lagafors och Nordland tagi

GG 84 SILJAN 4.9.43

in sina redskap satte alla 3 båtarna kurs SOtO mot svenska landet. Karlson hade ryktesvis hört att Tyko av Styrsö Tången samma dag blivit beskjuten.

Med anledning av den under utredningen erhållna uppgiften att jämväl fb Tyko av Strsö Tången blivit beskjuten,har Tyko av mig underlydande polispersonal eftersökts, därvid utrönts, att båten för närvarande befinner sig ute på fiske. Så snart Tyko återvänt till hemorten kommer utredning att avmig verkställas genom förhör med Tykos besättning.

Göteborg 7.9.43

A.Åsebo

Marinpoliskommissarie

A.Richert,Berlin i brev till utrikesminister Chr.Günther (Daterat11.9.)

HEMLIG

Herr minister,

Enlighet med mig givna instruktioner överlämnade jag idag vid besök hos statssekreteraren i Auswärtiges Amt, Hencke, här i avskrift bifogade uppteckning ifråga om Hermon och Westkusten.

Sedan statssekreteraren genomläst uppteckningen framförde jag muntligt följande,nedtecknat i här i avskrift bifogade Notiz,som jag därefter överlämnade till herr Hencke: " Den 4.9.hade Siljan av Björkö beskjutits från tyska jagare på position 14′N Skagens fyr,d.v.s långt öster om tyska minområdet. (Se vidare sid 4 ,Richerts brev till Söderblom) ....

Understatssekreteraren framhöll att han redan då legationsrådet von Post under min bortovaro framfört svenska regeringens protest mot beskjutningen av Hermon och Westkusten,tillbakavisat protesten såsom ogrundad, att tyska regeringens ståndpunkt i saken baserats på meddelanden som lämnats från vederbörande myndigheter,att Riksregerringen ej funnit anledning att revidera utan helt vidhölle sin ståndpunkt,som delgivits den svenska regeringen, att han under sådana förhållanden funne fortsatt meningsutbytei denne sak, där båda parternas ståndpunkt redan till fullo klarlagts,tämligen ändamålslös,men atthan naturligtvis nu ville mottaga och till sin regering vidarebefordra de meddelande jag framfört. Etc

---

((Fallet Siljan kom helt i slagskuggan av Hermon och Westkusten ochkom inte att föranleda några UD-démarcher i Berlin.))

Data

Motorfiskebåt på 61 brton byggd 1943 på Källö-Knipplan av ek/furu.
L. 19,2 B. 6,1 Huvudredare Olof Albert Johansson på Bohus-Björkö. 130 hkr

HAVSBRIS 12.9.43 1/3-del krig

SVÅRT LÄCK EFTER KOLLISION MED FÖRPOSTBÅT VID BRUNSBÜTTELKOOG SLUSS.

Rapport

((OBS: Havsbris saknas på KK . PÅ SKN endast rapport om sjöolycka.))
Befh Tore Nils Johan Brandt, Blackebergsvägen 347, Ängby,Sthlm.

Tis 7.9.43 avgick Luleå destinerad till Hamburg med 2979 ton järnmalm.
Djupg F 18′3″ - A 18′1″ 22 ombv

Sön 12.9 03.20 utanför Brunsbüttelkoogs slusspirar kolliderat med förpostbåten Westflandern N.V. Befh vakt, utkik på backen. Vind ONO2-3,klar sikt. Fick 2 större hål i BB kolbox över vl,hål under vl i rum 2 samt ett stort antal bucklor och skador på räckverk. Westflandern iakttogsförst c:a 75° om BB,hållande kurs c:a 175° med c:a 8 knops fart. Havsbris höll 5 knop över grund på kurs 85°. Högvatten vid Brunsbüttel kl 23.55.Kollisionen inträffade c:a 3 minuter efter siktandet. Havsbrais avgav ett utdraget ljud i ångvisslan.Westflandern gav inga signaler. Havsbris lanternor brann klart.Westflanderns lanternor tydligt avbländade. Vid kollisionen stävade Havsbris magn 85°. Efter kollisionen var fartygen i förbindelse med varandra tills namn och hemort blivit kända.

Journalutdrag

Sön 12.9 03.05 avgått Brunsbüttel med lots ombord. Fartyget styr under lotsens ledning med iakttagande av nödig försiktighet p.g av mörkläggningen. Då Havsbris kommit c:a 600 meter från piren upptäcktes ett mindre fartyg på utgående från Gamla slussen, i bäring 75° om BB. Från Havsbris avgavs en utdragen signal i ångvisslan..Trots detta fortsatte det andra fartyget med oförändrad fart och kurs och rammade kl 03.20 Havsbris Midskepps BB. Frivakten utpurrades och skadorna konstaterades. Däcksmanskapet under 1e styrmans ledning beordrats söka täta de svåra hål som uppstått under VL med träkilar.Ankrat kl03.40. BB + 45 famnar. Då vattnet i förrummet fortsatte att stiga i oroväckande grad trots pumpning lättades ankaret kl 04 och fartyget fördes in på grundare vatten och ankrades åter 04.20. Genom signaler begärdes pumphjälp från marinstationen iland. Kl 06.20 kom en pumpbåt ut,drog en slang ner i förrummetoch började pumpa 06.42. Ytterligare en slang tillkopplades 07.40. Då pumpningen inleddes stod vattnet 3′ 6″högt i förrummet menhade nerminskats till 2′kl 08. Havsbris lättat ankar och med pumpbåten långsides fortsatt resan till Hamburg dit fartygen ankom kl 13.45 och förtöjdes i ducd′alber. Dykare gått ner och kl 15.10 var fartyget så tätt att pumpbåten kunde lämna och egna pumpar ta över.

Hamburg 14.9.43
Tore Brandt
Befh

Maskindagboken

Sön 12.9 avgått Brunsbüttel HF 03.05 SF 03.09 HF 03.11 FF 03.15 St 03.20

HAVSBRIS 12.9.43

03.40 igångsatt barlastpumpen och länsat från rännstenarea i förrummet.
SF 03.30 Stopp 03.40 SF 04.00 Stopp 04.15 FB 04.19 St 04.20
SF 08.00 ST 08.02 HF 08.03 FF 08.05
HF 11.26, FF 11.28, HF 11.40, FF 11.46, St 12.30 FF 12.31 HF 13.00
SF 13.02 St 13.15 FB 13.17 ST & FB 13.18 st 13.20 HB 13.22 ST 13.25
Väl i maskin 13.35 Stoppat barlastpumpen 15.10

Sjöförklaring vid generalkonsulattet i Hamburg 15.9.43

Protokoll inkom KK 24.9.43 Saknas på KK FcIII. Mappen borta.
Saknas även på SKN kasko EIII
Finns ej i registret

Se sid 3 - SÅAF

KK Memorial 25.10.43 KK BI memorial

Av allt att döma har det tyska krigsfartyget som var väjningsskyldigt genom sin manöver varit vållande till ombordläggningen.

Ex officio
Bo Bergström

Reparation & Assurans SKNEIII 350

Allan Zander besiktigat Havsbris och reparation utförts dec 43 vid Oscarshamns varv för 12.865:- kr sedan skadorna först provisoriskt reparerats av J.Basilius & R.Laddey i Hanburg för 4396:56 kr
Zerssen & Co stått för länspumpning och bogserbåt = 2620:80
Totalkostnad för haveriet 35.249:67 inkl demurrage.
SKN ersatt 1/3-del till SÅAF den 21.12 45 = 10.824:10 samt till Duncker & Joly 513:64. Besiktningsinstrument, sjöförklaring, räkningare etc har sannolikt sänts till SÅAF i Göteborg.

Historik Eget

Lastångare på 2139 brton byggd 1919 vid J.& A.van der Schuyts i Papendrech av stål. (Ex Theodor, Byna) L.80,7 B 12,9 Tillhörig red AB Bris (John Larsson) i Stockholm /STUREPLAN 4. ,bildat 1940, som i okt 41 inköpt Theodor från red AB A.Th.Jonasson i Råå vilket rederi i sept 1927 inköpt ss Byna från D/D A/S Bro (Hans Hansen) i Oslo. 3200 dw. 850 ihkr. I april 1940 togs Theodor i norsk hamn av tyskarna men frigavs och gick resten av kriget i Tysklandsfarten ~~utan några haverier rapporterade~~ BOMBAD I BREMEN 27 6 44. 11.12.41 spolades eldaren Karl Valdemar Johansson, Borås, 30 år. överbord i hårt väder vid UTklippan kl 14.45. I jan 47 såldes Havsbris för 1.225.000 kr till red AB Strömsholmen (J.E.Edlund) i Västervik och fick namnet Holmy. Fartyget gick 1947-47 i boskapstrafiken England)Frankrike-Polen. 4.9.46 kom hon till Malmömed 233 engelska biffkor.- I okt 1953 såldes Holmy för 348.000 kr till Paolo Tomei i Genua och blev Giovanna T. Utan namnändring såld 1964 till Isici Soc.de Navigacione i Cagliari .Nedskrotad hösten 1966 i Italien.

(/E 27.6.44)

SÅAF:s arkiv, 245/43.

HAVSBRIS 12.9.43

Crew list

Befh Tore Nils Johan Brandt, Stockholm, 14.12.04 (2.11.41)
1e styrman Alfred Johan Hoberg, Malmö, 10.11.02
2e styrman Olov Erik Enström, Gävle, 31.10.08 (13.7.43)
Chief Karl Anton Hansson, Malmö, 11.2.05
2e maskinist Erik Hjalmar Holmström, Brännkyrkog. 56, Sthlm, 30.4.83 (10.9.42
Stuert Erik Wilhelm Rudolf Johanson, Oskarshamn, 17.4.06
Kock Karl Alexander Karlsson, Stockholm, 12.12.18
Mässpojke Karl Bertil Dahlgren, Stockholm, 22.12.23
Timmerman Anders Gottfrid Bergström, Malmö, 25.3.93
Matros Ragnar Gotthard Hammarlund, Göteborg, 17.12.09
Matros Gustav Hjalmar Nilsson, Skårsjö, Tryserum, 9.3.94 (19.6.43)
Lättmatros Lennart Sigvard Blomquist, V:a Lagnö, 15.1.16
Lättmatros Sigvard Birger Georg Holmlund, Porjus, 18.10.23 (9.4.43)
Jungman Bror Axel Abrahamsson, Västerås, 6.3.24
Jungman Axel Rudolf Karlsson, Rosenlund, Dals Långed, 4.9.26
Donkeyman Gustaf Adolf Nilsson, Ronneby, 4.3.92
Smörjare Nils Oskar Ferdinand Blom, Sthlm, 21.1.13
Eldare Johannes Theodor Sjöberg, Lund, 22.12.17
Eldare Nils Arnold Olsson, Göteborg, 5.1.10
Eldare Erik Wilhelm Gustavsson, Sthlm, 26.5.16
Lämpare Sven Erik Öhrn, Örebro, 12.12.19
Maskinelev Knut Sigfrid Karlsson, Lärbro, 15.2.25

SJÖFÖRKLARING I HAMBURG 15.9.43 kl 15

Hölls ombord på Havsbris, av attaché I.Lagerfeldt från Generalkonsulatet. Sakkunniga var befh på Nämdö, Åke Strömberg, f.-06 och Nämdös 1e styrman Georg Malmgren, f-91.

Befh Brandt: Bestyrkt att Westflanderns svaga navigeringsljus först iakttagits c:a 50 meter från Havsbris, och då Havsbris avskärmade lanternor brunnit klart borde Westflandern haft möjlighet att sikta Havsbris på längre avstånd än 50 meter. Brandt och lotsen på bryggan hade hört manskapet på Westflandern genom rop söka påkalla sin befälhavares uppmärksamhet att han skulle beordra full fart back. Omedelbart efteråt rände Westflandern in i sidan på Havsbris.

2e styrman Enström: Från bryggans STB-sida 2 minuter före kollisionen sett Westflandern närma sig Havsbris och hört folk ombord ropa: "Voll rückwärts!!" Efter kollisionen krängde Havsbris kraftigt. Ett utdraget ljud blåsts i Havbris ångvissla.

Forts

HAVSBRIS 12.9.43

Maskinist Holmström: Vakt i maskin. Hänvisat till maskindagboken.

Matros Nilsson: Utkik. Sett Westflandern komma c:a tvärs om BB för att strax efteråt törna emot Havsbris. Westflandern haft väjningsplikt.

Lättm. Holmlund: Till rors. Stävade uppför Elbe på av lotsen angiven kurs under lotsens ledning. Befh och 2e styrman på bryggan.Sett Westflanderns topplanterna och hört rop därifrån.Omedelbart därpå rammade Westflandern Havsbris xxxxxxxx tvärs BB.

Jungman Karlsson: Sysselsatt med att rulla på wirarna på poopen.Såg först Westflanderns STB-lanterna närma sig på c:a 100 meters avstånd och insåg genast att det skulle bli en kollision.

Sakkunnigex Strömberg: Upplyst att Nämdö 12 timmar senare kunnat passera vägen från nya slussen vid Brunsbüttel på fallande vatten runt piren med 21′djupgående en halv fartygslängd från piren. Detta bevisade ytterligare att Westflandern haft goda möjligheter att väja för Havsbris som gick 600 meter från piren vid tillfället.

Westflandern unterstand Marinekommando-Ost in Kiel.

Journalutdrag

Sön 12.9.43 13.45 anlänt Hamburg och förtöjt i ducdalber.

Mån 13.9 Pontonkran långsides kl 08 och lossat förut 09- 12.30 c:a 500 ton i läktare för att få de hål som voro under vl ovan vattnet.

Tis 14.9 Ingen lossning u. dagen.

Ons 15.9 Kl 06 förhalat in t malmkajen och lossat c:a 1097 ton mellan kl 08 och 18.

Tors 16.9 Lossat 08-18 c:a 900 ton.Verkstaden börjat täta kollisionshålen.

Fre 17.9 Lossat 07 - 14.45 då hela lasten utlossad. Förhalat 15.30 t. verkstadens kajplats och förtöjt 17.10 assisterad av hamnlost och en bogserbåt.Reparation pågått hela dagen.

Lör 18.9 Arbetet med påsvetsning av plåten över hålen under vattenlinjen pågått hela dagen till kl 20.Hålen ovan vl tätats med cementkista i kolboxen.

Sön 19.9 Svetsning 06-15 då arbetet klart. Provat plåten gm vattenspolning.Kl 15.15 avgått från Hamburg ass. av lots och en xbogserbåt.

ss Havsbris 23.9.43

T.Brandt

HAVSBRIS 12.9.43

Vorläufiger Schadensbericht

Im Auftrage der Firma Duncker & Joly,Hamburg, besichtigte der unter zeichente Schiffahrtssachverständige am 14.9.43 den in Hamburg, im Kohlenhafen an den Pfählen liegenden Schwed. D. "Havsbris" um die Schäden festzustellen,die dieses Schiff am 12.9 auf der Elbe vor Brunsbüttel erlitten hat durch kollision mit dem Marinefahrzeug "Westflandern W.N." Die besichtigung des Schiffes im beladenen Zustand, das an der BB-seite des Dampfers,im hinteren Teil von Raum I und kurz vor dem Maschinenschott, die Ausenhautplatten über 4 Plattengänge von oben vom Mittschiffsdeck an gerechnet, in senkrechte Linie zum Teil vollkommen durechstossen oder stark eingebeult waren. In dem Wasserliniengang war durch Durchstossen der Platte ein grösseres Leck enstanden,welches durch die Schiffsbesatzung in provisorischer Weise durch abkeilen notdürftig abgedichtet worden war. Eine genaue Aufnahme des Umfanges des enstandenen Schadens kann erst nach teilweiser Entlöschung des Schiffes vorgenommen werden. Am 15.9.soll mit dem entladung begonnen werden und wird dann die endgültige Schadensfeststellung voraussichtlich am 16.9 erfolgen. Soweit bisher festgestellt werden konnte,müssen zu einer endgültigen Beseitigung des schades 3 vollkommen durchstossenen Platten erneuert werden,mindestens eine Platte ist loszunehmen und zu richten, während eine weitere Platte möglicherweise an Ort und Stelle gerichtet werden kann. Ein gebrochener Spant ist abzuschneiden u. teilweise zu erneuern,während 2 weitere,verbogene Spanten an Ort u. Stelle zu richten sind. Eine solche,endgültige Reparatur des Dampfers dürfte zur Zeit in Hamburg wegen überlastung des Werften nicht ausführbar sein u. kann daher nur eine provisorische Reparatur vorgenommen werden,um die Seefähigkeit des Schiffes wieder herzustellen. Es sind verhandlungen zur Ausführung einer solchen Notreparatur mit mehreren Werften aufgenommen worden und wird voraussichtlich die Firma Fritz Frank,Hamburg,Wilhelmsburg, die Ausführung dieser Notreapatur übernehmen. Als provisorische Reparatur und zur Erlangung eines Seefähigkeitsattestes für das Schiff müsste über die stark durchstossene und tief eingedrückte Platte im 4. Plattengang von oben vom Maschinendeck,nach Anbringung von Füllstücken, eine Platte von aussen aufgeschweisst sowie von innen ein genügend grosser Zementkasten angebaut werden.Die in dem obersten Plattengang vom Mittschiffsdeck durchstossene Platte kann, als hoch über dem Wasser liegend, durch eine Holzverkleidung abgedichtet werden.

Hamburg 14.9.43

Oläsligt namn.

HAVSBRIS 12.9.43

GUTACHTEN 3.11.43

Max Doflein
Korvettenkapitän a.d
Schiffahrts- & Havariesachverständiger.
Hamburg

Mein Gutachten habe ich angefertigt auf grund des auszuges aus dem Schiffstagebuch von ss Havsbris sowie des Unfallsberichtes des Elbe-lotsen Otto Witt, welcher als Lotse an bord war.ss Havsbris hatte auslaufend aus der Schleuse von Brunsbüttel bereits den Dreh nach BB Elbaufwärts aufgenommen und das Scheelenkuhlenfeuer eben an BB voraus genommen. Die Ankerlieger auf der Kanalreede waren weit an BB. Es wurde an BB seite ein kleines Fahrzeug gesichtet und zwar dessen grüne Seitenlampe. Es wurde vermutet dass dieses Fahrzeug aus der alten Hafeneinfahrt herausgekommen war. Man hatte dem Fahrzeug einen langen Warnungston gegeben. Bald darauf sah man von dem Fahrzeug "Rot" und "Grün", jedoch lief das Fahrzeug immer noch auf Havsbris zu.Darauf wurde wieder ein lauter Ton als Warnung gegeben und von dem Gegenkommer mehrere male der Ruf " Volle Kraft rückwärts" gehört. Bald dauauf um c:a 4.30 kollidierte der kleine Dampfer, welcher sich als Marinefahrzeug "Westflandern herausstellte, mit Havsbris so, dass das Havsbris Mittschiffs ungefähr im rechten Winkel getroffen würde. Das Schiff musste Pumpenhilfe annehmen und auf flachem Wasser zu Naker gebracht werden. Später ging das Schiff mit Pumpenhilfe nach Hamburg. - Ein ganz klares und endgültiges Urteil kann man sich auf grund der Berichte noch nicht erlauben. Es steht aber soviel fest, dass Westflandern als von BB auf kreuzendem Kurs kommend ausweichepflichtig war,wenn man die Annahme zu Grunde legt,dass Havsbris während der kritischen Zeit auf geradem Kurse lag und nicht nach BB weiter drehte.Aus dem Bericht des Kapitäns sowohl als auch des Lotsen geht dies nicht deutlich genug hervor. Havsbris war gemäss Artikel 21 verpflichtet seinen Kurs und seine Geschwindigkeit beizubehalten. Es ist immerhin möglich dass der Gegner den Einwand geltend macht dass Havsbris im Drehen gewesen ist und Artikel 21 nicht befolgt hat. Ferner wäre es wichtig den Nachweis zu erhalten dass Havsbris nicht unnötig lange seine Fahrt beibehalten hat, sondern Rechtzeitig seinerseits auch zur abwendung der Kollisiion die Maschine auf " Voll rückwärts" gesetzt hat. Aus den Berichten geht nur hervor,dass man auf Havsbris die Maschine gestoppt hat, jedenfalls sagt dies der Lotse. Von einem rückwärtssetzen der Maschine wird in beiden Berichten nichts gesagt. Ich bitte auch um den Auszug aus dem Maschinenjournal für die fragliche Zeit.

Forts

HAVSBRIS 12.9.43

Inzwischen wird man den Gegner werantworlich machen können unter hinweis auf Artikel 19 und Abwarten was von der Gegenseite eingewendet wird.

Hamburg 3.11.1943

Max Doflein

Ytterligare reparationdetaljer

Pumpschlepper "DK 62" som anlände till Havsbris kl 07.20 den 12.9 efter att ha löpt ut kl 06.35, krävde för sin isats RM 1460:- eller kr 2620:80. Den prov. reparationen utfördes av J.Basilius & Laddeby,Hamburg för en kostnad av RM 4396:56. Arbetet omfattade påsvetsning av en 2,2 meter lång ~~plåt~~ och 12 mm tjock stålplatta och byggande av en cementkista, 3 meter lång och 30 cm stark. Havsbris kom till Oscarshamns varv på kvällen den 8.12.43 och sliptogs 9.12. Reparation tog 6 arbetsdagar och kostade kr 12865:-

---

"Westfalen"

Westfalen unterstand dem Marinekommando Ost in Kiel
SÅAF fick ersätta 2/3-delar av kostnaderna med 21648:21 och SKN betalade 1/3-del med 10824:10. Ersättningskrav på Tyska Marinen rann ut i sanden i januari 1955 på Statens Likvidationsnämnd.

KOLSNAREN 12.9.43

SJUNKBOMBSEXPLOSIONER FÅTT MASKINPERSONALEN TRO ATT FARTYGET TORPEDERATS

Journal

Fre 3.9.43 kl 09.55 avgått från Halifax,N.S destinerad till Liverpool. Lämnat lotsen 11.45 vid Chebucto Head och fortsatt resan i konvoj. Djupg F 21'- A. 21'4''

Sön 12.9 kl 12 position Lat N 53 23'- long W. 27 06'. Kl 13.15 tyska ubåtar anfallit konvojen.Anfallet sattes in i mitten av konvojen mellan fartygs-kolonnerna. Eskorterande jagare och korvetter gått till motanfall med sjunkbomber som släppts mellan fartygskolonnerna nära handelsfartygen. MS Kolsnaren skakats våldsamt av explosionerna och liksom lyfts delvis ur vattnet. I maskinrummet kändes explosionerna så våldsamt att vakthavande maskinist och motorman rusat upp på däck eftersom de trodde fartyget blivit torpederat. Inget läckage vid rundpejling i tankar och rännstenar. Övermaskinisten inspekterat huvudmotorn och hjälpmaksineriet men inga ovanliga vibrationer observerats.Övermaskinisten trodde dock att maskin-bädden skadats eftersom explosionerna känts mer från botten av fartyget. Dessa ev. skador kaninte undersökas under maskinensn gång

Tors 16.9 kl 14.40 anlänt Liverpool.

MS Kolsnaremn
Claus Thomas Engström
Befh

(Insänt av rederiet till SKN 24.7.46)

Besiktningsinstrument

Ing Allan Zander besiktigat 6-8.12.45 vid Eriksbergs varv i Göteborg och i jan-sept 46 vid ms Rigolettos reparation vid Kockums. Befh var då fortfarande C.T.Engström. Fartyget blev febr 44 reparerat vid Crayson, Rollo & Clovers Dock Ltd i Liverpool p.g av läckagei förliga bottentankarna och i propellerhylsan. Läckaget fortsatte och i dec 44 drgs propelleraxelm ånyo in och en ny Cederwallsbox insattes. I febr 45 vid maskinreparation i Liverpool konstaterades att vevaxeln och tryckaxeln var urlinje och att huvudmotorna aktre ramlager och förliga bärlagret å trycklagret låg för lågt.Vevaxeln och axelledningen uppriktades men senare visat sig att huvud-motorn skakade vid gång,att fundamentsbultar lossnat och att gjutjärnsmellan läggen mellan bottenramen och bädden blivit lösa och slitit ner såväl ram som bädd. Vidare på senare tid visat sig läckor i tanktaket och tanksidorna i maskinrummet, rum 4 o tunneln. Det ansågs att dessa skador uppkommit den 12.9.43 vid sjunkbombsfällningen.

Huvudmotorn: 287 lösa naglar i bädden omnitas,q20 nya gjutjärnsmellanlägg inpassas mellan lagerramen och motorbädden - Hela motorn måste demonteras Allt i huvudmotorn måste uppriktas. Ny Cederwallsbox insättas.

KOLSNAREN 12.9.43

Hela propelleraxelledningen uppriktas med 16 nya mellanlägg i trycklagret med nya glandrar och bultar etc.
Eriksberg kund in5e åta sig denna stora maskinreparation varför Rigoletto fick gå till Malmö 12.12.45 för rep. vid Kockums.
Dessutom åtgärdades läckande bottentankar, bordläggningsplåtar,22 st måste förnyas , däcket läck å kommandobryggan liksom navigationshustaket.
I ett klassningsarbete som gick på 1.051.000:- kr utgjorde krigsskadorna 92.245:- Rigoletto låg vid Kockums ända till 3.9.46,

Assurans

SKN 28.11.47 till rederiet 108.075:60

Inga torpederingar 12.9.43 Eget

Den ubåtsattack Kolsnaren var med om resulterade inte i några sänkningar av fartyg i konvojen.

Historik

Motorfartyg på 2382 brton byggt 1923 vid Göteverkan av stål. L.95 B 13 Tillhörig Red AB Soya(O.Wallenius) i Stockholm. Måste lossa i Liverpool juni 1940 och gick sedan utanför spärren hela kriget. Efter kriget nytt namn= Rigoletto.

VALEN 15.9.43

MINSKADAD TVÄRS MÖEN - FÖR EGEN MASKIN TAGIT SIG IN TILL TRELLEBORGS REDD.

Rapport

Avgick Oxelösund mån 13.9.43 destinerad till Holtenau för order. Rumslast av 1245 ton järnmalm. Djupg F 13'11" - A 15'9" 16 ombv Minsprängd ons 15.9 kl 07.15 tvärs Möen på lat N 54 49' - long O 12 42'. Växtande vind, ingen sjö, klar sikt. Ie styrmans vakt, utkik på backen. Ingen skadad. Magnetmina. Ej lots ombord. Navigerat efter tyska kursanvisningar i minfri led. Sjökort nr 2, rättat till 1.4.43. Skador på skrov, pannor och utrusning. Malmö 21.9.43

W. Brange

Befh

Journal

Mån 13.9 kl 16 avgått från Oxelösund. Kl 17 lämnat losten vid Hävringe.
Tis 14.9 kl 23.37 passerades Hamrarnas fyrboj.
Ons 15.9 disig luft och tjocka, gått med reducerad fart tidvis. Kl 07 lättade tjockan och tyska militärbojen på alt N 54 49' - long O 12 42' pejla~~des i rv. SSW½W, distans c:a 0,5 - 1 minut~~, ~~Kursen ändrades till StW½W~~ för att passera bojen ~~på anbefallt avstånd. Kl 07.10~~ slogs full fart i maskin. Kl 07.15 inträffade en våldsam minexplosion akter om fartyget. Maskinen stoppades omedelbart. Läckor uppstått i akterrummet vilka tätades med träkilar så fort sig göra lät. Skador uppstått på skrov, maskin, pannor och utrustning. All maskinlänsning sattes igång och som vattnet i akterrummet inte visade tendens att stiga och maskin-och roderledning delvis fungerade, beslöts att söka ta fartyget in till Trelleborg. Kl 07.30 slagit sakta fart i maskin och ankom Trelleborgs redd kl 14.45 och förtöjde vid anvisad plats. Malmö 21.9.43

W. Brange Befh

Maskindagboken

Ons 15.9.43 HF 03.30 FF 06.10 HF 06.35 FF 07.10
07.17 inträffade en kraftig explosion. Ångan till maskinen avstängdes omedelbart. Efter en hastig översyn av maskinanlägget sattes maskinen igång. SF 07.30, knappt HF kl 08. Vatten strömmade till maskinrummet. Ballastpumpen sattes igång och länsade från stormlänsningen. Efter en del tätningsarbeten i akterrummet visade det sig att ballastpumpen kunde hålla läns. SF 13.25 Stopp. & Väl 14.45 Anlänt till Trelleborg. Skador har uppstått å huvudmaskinen, hjälpmaskiner, rör, bottenventil och stora pannan. Malmö 21.9.43

Th. Flyborg W. Brange

Övermaskinst Befh

VALEN 15.9.43

Crew list.

Befh Victor Gotthard Brange, Brantevik, 22.10.91 (3 år ombord)
Ie styrman Oscar Otto Petrus Backman, St.Pauli Kyrkogata 13,Malmö,2.11 88
2e styrman H.A.Jönsson, Bergsgatan 10, Karlshamn, 30.1.94
Övermaskinist Thure Flyborg, Långgatan 15, Hudiksvall, 18.1.90
Maskinist V.M.H.Edner, Nobelvägen 85,Malmö, 17.10.03
Stuert A.Nilsson, Eneborgsvägen 15,Hälsingborg, 17.6.06
Kock C.J.Sandberg, Hofterud 2, Barsebäck, 3.2.06
Matros Johan Eriksson, Hästaryd, Mörrum, 13.10.78
Matros H.L.Johansson, Stadsägen 12, Sölvesborg, 13.1.19
Lättmatros H.S.A.Andersson , Edw.Lindahlsgatan 12,Malmö, 20.9.17
Jungman A.V.Nilsson, Malmgatan 34,Oxelösund, 26.1.23
Jungman L.G.Andersson, Lerhamn,Krapperup, 2.6.27
Smörjare S.H.B. Håkansson, Farstorp, Kristianstad, 18.2.18
Eldare Tage Östen Friberg, Oscarsgatan 26, Ystad, 8.12 10
Eldare K.G.Fernquist, Timmermansgatan 12, Halmstad, 11.11.05
Eldare G.J.Fredriksson, Björneborg, 3.5.10

Sjöförklaring i Malmö 24.9.43 kl 14

Hamnkapten G.Winberg & rektor Erik Kinberg
Redare,SKN och SÅAF lät sig icke avhöra.

Befh Brange: Ie styrman vakthavande vid explosionen, utkik var jungman Andersson. Befh varit uppe på bryggan endast 1- 2 minuter före explosionen och då var utkiken på sin plats på backen. Han lämnade dock, enligt uppgift, sin plats omedelbart efter explosionen.Valen befann sig på internationellt vatten i anvisad minled.Befh oftagått denna led men aldrig sett att den blivit svept.Havet legat som en spegel. Skadorna på fartyget typiska för en magnetmina. Hela bordläggningen rivits upp akter, bottenstockar och spant krökts,nästan alla lager i maskin förskjutits och nästan alla bultar lossnat,propellerhylsan spräckts, läckage uppstått på stora pannan,lampor,porslin och övrig inredning och utrustning nästan fullständigt förstörts. Någon uppskattning av reparationskostnaderna kunde icke göras.

1e styrman Backman: Vakthavande på bryggan.Utkiken på backen, som haft särskild order att hålla utkik efter drivminor, hade lämnat sin utkiksplats ögonblicket före explosionen. Stor förödelse ombord.Sannolikt en magnetmina.

Övermaskinist Flyborg: Vakt i maskin. Nästan alla fundamentsbultar i maskin bräckts av eller lossnat, alla överfall brustit i lagren,buntlagerkammarna lyfts från sina platser, läckage uppstått på stora pannan,propellerhylsan sprängts och en bottenventil brustit. Skorstenen förskjutit

VALEN 15.9.43

föröver. Typiska magnetmineskador.

Matros Eriksson: Stått till rors. Stöten vid explosionen, som inträffat akterut, varit mycket kraftig. Skadorna talar för en magnetmina.

Eldare Friberg: Suttit i sin koj i hytten akteröver. Av tryckvågen lyfts högt upp i luften och fallit ner på durken. Sett en kraftig vattenpelare stiga upp ett par meter akteröver. Stor förödelse ombord.

KK memorial 27.10.43

Av allt att döma en magnetmineexplosion. Ec officio. Bo Bergström

---

SKN EIII 278 Lasten

1245 ton järnmalm (Grängesberg crushed iron ore) för Hoesch AG, Dortmund. Lasten försäkrad i Tyskland

---

Kompletterande journalutdrag

15.9.43 Kl 14.45 anlänt till Trelleborg och förtöjt vid anvisad plats. En motorpump tagits ombord för länsning.

16.9 Kl 16.10 förhalat till lossningskaj o förtöjt där kl 16.45

~~17.9 Kl 07 - 17 lossat c:a 800 ton malm med en kran.~~

18.9 Kl 07 - 14.30 slutlossat lasten. En ångpumpsatts ombord från bogserbåten "Flintrännan" (Malmö Bogs.AB) och monterats upp i akterrummet för att hålla detta läns. Assisterad av Flintrännan avgått kl 16.25 från Trelleborg. Lotsbyte 18.30vid Falsterbokanalen.Bogserbåten "Sundet" assisterat genom kanalen och vidare till Malmö tillsammans med "Flintrännan." Lotsbyte 22.15 på Malmö redd. Kl 23.30 förtöjdes "Valen" i Malmö långsides ett annat fartyg.

19.9 kl 15.30 förhalats till Kockums stora docka.

xxxxxxxxxx

8.1.44 Reparationen vid Kockums avslutats.

9.1.44 07.45 avgick Valen med hamnlots och kompassjusterare ombord och kom kl 13.30 till Nya hamnen i Trelleborg.

10.1 Lastat malm i Trelleborg.

11.1 07- 11.35 slutlastat den malmlast på 1245 ton som lossats i Trelleborg den 17-18.9.43 Djupg F. 13´9´´- A 15´10´´ Avgått kl 15.10

20.1 Kl 04.15 anlänt till Bremen för lossning.

Magistratsbesiktning 16.9.43

Besiktningsman B.Ringnér besiktigat i Trelleborg den 16.9.43.Fartyget svårt läck i akterrummet där vattnet stod ett stycke över durken.Aktern låg c:a 1 meter djupare än normalt, men fartyget hölls flytande med egna pumpar (samtliga inkopplade) samt en från land förhyrd el. 6´´-pump. Den

senare endast behövt hållas igång stundtals. Stora skador vållats på maskinen, propelleraxeln, kondesorn, däck, luckkarmar och inredningen i hytter och kök. Utlossning av hela lasten är nödvändig. Lossningen sker till tomt som anvisats av hamnmyndigheterna och kostar kr 2:25 per ton + index & kristillägg. Röda Bolaget offererat bogsering till Kockums i Malmö för 4000:- kr

Sjövärdighetsintyg

I enlighet med vårt besiktningsinstrument av den 16.9.43 är lasten nu utlossad. Läckaget har minskat betydligt, vilket även visar sig därigenom att såväl 2ans som 3ans tankar kunna länspumpas med fartygets ballastpump. Vi ha konstaterat att ankarspel och styrinrättning fungera väl. Sedan en ångdriven pump om c:a 1500 min/liter placerats i akterrummet och tillkopplats ångledningen till winscharna, förklara vi fartyget sjövärdigt att under bogsering avgå till Malmö för reparation.

Trelleborg 18.9.43

Carl C.Nilén
Övermaskinist

Gottfrid Lindgren
Hamnkapten

Sten Hallonsten
Övetlots

Effekter

Smörjare Ture Håkansson fått 126:- kr för förstörda kläder & resväska.

Assurans

SKN 16.10.43 till rwderiet för effekter 126:-
SKN 5.1.44 t rederiet a conto för reparation 225.000:- kr
SKN 24.3.44 t. SÅAF 1936:- för kostnad
SKN 29.9.444 t rederiet 25.826:67 i slutersättning
SKN 16.12 44 t SÅAF 15.155:16 bidrag t gemensamt haveri.
SKN 11.11.46 t SÅAF 11.221:05 för skada & kostnad.

Slutreglerat 5.4.45

Besiktningsinstrument

Ing. Sten Haeger 20.9.43 ff i docka vid Kockums, Malmö:

BORDLÄGGNINGEN AKTERUT: 19 plåtar STB, 19 st BB & 4 kölstråksplåtar förnyas 38 plåtar STB, 31 BB uttagas för riktning. 3 st riktas på plats.

Ett stort antal spant & bottenstockar på båda sidor kröktax, måste delvis förnyas, delvis uttagas för riktning. Omnitning av läckade växlar/naglar.

RODRET: Nedre roderboxen förnyas, nya kopplingsbultar, hjärtstocken undersökes i svarv.

AKTERSTÄVEN: Loss och riktas på plats.

Akterrum & akterpik: 10 st kontraspant STB & BB repareras, 27 fack rännstenscement förnyas på vardera sidan, akterpikskottet riktas mm

. VALEN 15.9.43

FÖRRUMMET: Rep. av stringers, brickor, vinklar,Webspant, riktning av 6 st rundjärnsstöttor, 35 fack rännstenscement förnyas.

Tank- & länsledningar: Repareras som erfordeligt,

Recesstaket: Div. plåtskador åtgärdas.

BACKEN: Trädäcket drives & beckas 155 löpmeter. Ny takklädsel under däck. Ankarspelet ilandtages för reparation & bottenplattan förnyas. 1 ventilglas, 1 wc-sits förnyas.

FÖRDÄCK: 15 halvbalkar uppriktas, 6 helbalkar losstages & riktas. 2 däcksplåtar STB förnyas, 5 plåtar STB & BB riktas på plats, 2 winschar tagas iland för reparation, ny winschbäddar av Z-järn, ny mastkrage & mastring.

BRYGGDÄCK: Trädäcket förnyas i sin helhet, även inne i däckshuset,varjämte c:a 490 löpmeter däck drives och beckas.Reparation av barriär och 1 st förvaringslår om BB, ny infästning på 6 st lejdare, skott,tak- och sidopanel i navigationshuset förnyas, möblerna putsas och återinsättas. 2 döddar med karmar losstagas och fastsättas.

ÖVRE BRYGGAN: Trädäcket förnyas i sin helhet, c:a 230 löpmeter däck drives och beckas. 23 löpmeter ny bryggskärm uppsättes. Nya skyddskurar i furu. Splitterskyddet nedtages,kompletteras av tegel och återuppsättes. Rep. av maskintelegraf med ledningar. Hela styrledningen besiktigas. Nakterhus och styrmaskin repareras iland.

KAPPTAKET: Ny sanitetstank med rörledningar .Plåten förnyas 3700 x 2000x 10 Sotskåpet uppriktas, ett nytt wirestag till skorstenen, ny ventilatorlucka av gjutjärn, Maskinskylightet av trä repareras, 4 nya glas. Kabyss-skylightet rep, 3 nya glas. STB aktre dävert uppriktas. Bunkerluckans karm riktas.

AKTERDÄCK: 8 däcksplåtar STB & BB riktas och omnitas. 18 halvbalkar och en däcksbalk med webspant uppriktas. Winschbädden omnitas. Wirerullen rep. Spolledningen omklammas, mm

POOPDÄCK: Trädäcket drives i sin helhet, c:a 375 löpmeter. Skansdörren fastsättes med nya gångjärn. Sanitetstanken fastsättes i däck med nya bultar. Reservstyrapparaten tages iland för reparation. Winschen på förkant fastsättes med 3 nya bultar. Den ramponerad flotten med ställning repareras. mm

2ans lastlucka: Nya sidokarmar 10.000 x 1100 x 11. 3 st skärstockar riktas Fotvinklar m.fl plåtdetaljer förnyas.

3ans lastlucka: Nya sidokarmar 9300 x 1100x 11. Aktre luckändkarmen riktas. 5 nya skärstockspår, fotvinkler mm förnyas.

SKANSARNA: Rep. av kojer, möbler, el.armatur, värmeledning. rörledningar i tvättrum & wc, nytt glas i skottlyktan,ny wc-sits mm

KÖKET: Nya durkplattor c:a 10 kvms, 4 nya däcksplåtar, ny spis, ny kolbinge av plåt, ny skottlykta, nytt ventilglas, ny kaffekvarn, båda

VALEN 15.9.43

järndörrarna justeras med nya lås och gångjärn, 2 skåp och bänken rep. och fastsättas. Potatisbingen fastsättes.

SALONGEN: Ny takpanel av fiberplatta, skott & möbler upputsas, 1 stol förnyas, 12 kvm ny linoleummatta, 4 nya ventilfyllningar, akterskottet med spegel fastsättes, 2 värmeelement rep. & fastsättas, 2 nya takkupor, ny klocka, ny barometer, ny fotogenlampskupa, 2 nya dukar.

Befh HYTT: Ny takpanel, dörren till salongen fastsättes med nya gångjärn, rep av möbler som slagits loss, lösa lister fastspikas, ny skottlampa.

BADRUMMET: Badkaret fastsättes och målas.

2e maskinistens hytt: Ny takpanel, nytt tvättställ, ny spegel, möbler rep.

2e styrmans hytt: Ny takpanel, nytt ventilglas.

Gången: Ny takpanel.

Pentryt: Ny takpanel, dörr med karm fastsättes.

1e maskinstens hytt: Ny takpanel, nytt tvättställ, dörr emd karm fastsättes, ny fotogenlampa till skottet, ny vattenkaraff, möblerna rep. & putsas.

1e styrmans hytt: Ny soffa med klädsel.

Stuerts hytt: Ny takpanel, ny bårå av furu, dörr med karm fastsättes,

MÄSSEN: Ny takpanel, nytt bord, ny fotogenlampa, dörren repareras.

Gången: -"-

Kockens hytt: Ommålas.

Reparation av värmeledningssystemet och el.installationen i fartyget.

MASKIN & PANNOR: Mycket stor förödelse, omfattande reparationsarbeten. Nedmontering & genomgång av huvudmaskin, pumpar, kondesor etc. Huvudmaskinen inriktas, läckande kondensortuber ompackas, propelleraxeln indrages för besiktning, alla axlar upptagas i svarv, ny propellerhylsa och ny skottbox, nytt hylsfoder, nya oljeledningar till hylsan, ompackning av Cederwallsboxen, 4 nya ~~axxxlagxxxxxx~~ överhalvor till bärlager i tunneln, bärlagerstolarna undersöks och lösa naglar omnitas, hela axelledningen inriktas och c:a 60 st fundamentsbultar förnyas. Nytt slidskåp med hals i brandpumpen. Ny donkeypump insättes. Ballastpumpen repareras. Samtliga bottenventiler inslipas och ompackas åter. Samtliga avloppsventiler i sidan ompackas. Alla rörledningar i maskin repareras. Stora pannan öppnas, besiktigas och omisoleras. Donkeypanna repareras. Samtliga durke med bärjärn uppriktas och iordningställas. Söndriga lejdarsteg förnyas. Dörrarna med karmar till eldrum & maskinförråd reparesas och fastsättas. mm

INVENTARIER: En mängd glas och porslin förnyas i salong, mäss, skansar, kök. Nytt skeppsur i kartrhytten. Ny maskinklocka. 12 nya lampkupor i maskin. El glödlampor förnyas som erfordeligt.

KOSTNAD: 259.050:- kr

Forts

VALEN 15.9.43

Reparationstiden

Valen ankom till Kockums varv i Malmö den 18.9.43, indockades 19-23.9 för besiktning, utdockades eftersom ett annat fartyg skulle ha dockan. Åter indockats 27.9 och legat i dockan till 3.11. Reparationen klar 23.12 43. Valen avgick från varvet den 9.1.44 efter en del arbeten för rederiets räkning.

Egna noteringar

PÅ SAMMA LONGITUD SOM " LUOSSA" 12.5

Valen befann sig på exakt samma longitud som ms Luossa den 12.5 men 2′ sydligare. Havet låg som en spegel sedan tjockan lättat. Kl 07.10 slogs full fart i maskin och 07.15 exploderade minan omedelbart akter om fartyget Ie styrman Beckman och rorsman kastades omkull på bryggan, befh ,som just kommit ner i sin hytt, kastades upp i taket, eldare Friberg,som varit 7 dagar ombord kastades ur kojen, det blev ett förfärligt skramlande och klirrande av inredning och inventarier som slogs sönder och loss från sina fästen i skott och durkar, spisen i kabyssen rämnade i 2 delar och plattgolvet splittrades medan skåp och kokkärl rasade ner, flotten på akterdäck kastades ur sin ställning och ramponerades, akterluckorna slogs upp så att luckor och skärstockar föll ner i rymmet, i maskin sprängdes rörledningar och vatten började strömma in från tunneln och akterrummet. Maskin stoppades omedelbart.Pumparna startades i den mån de fungerade och läckorna i akterskeppet började tätas med träkilar och drev varefter edt visade sig att ballastpumpen kunde hålla läns. Kl 07.30 slagit sakta fram i maskin och 14.45 anlänt till Trelleborg där en motorpump sattes in i akterrummet. Skadornas omfattning kom till synes än mer på morgonen 16.9 då hamnkapten Gottfrid Lindgren, förre överlotsen Sten Hallonsten och maskinmästare Carl Nihlén besiktigade fartyget.Hela lasten måste upplossas i Trelleborg före dockning i Malmö. Under lossningen tätade en dykare prov Vid sjöförhöret i Malmö 24.9 klarlades att uppgift om den passerade spårrbojen ej införts i oroginalskeppsdagboken,enär uppgifter om tyska militärbojar " icke finge angivas i skeppsdagbok."

Historik

Lastångare på 971 brton byggd 1894 vid W.Harkess & Son i Middlesbrough av järn. (Ex Lydia, Swansea) L 64 B 9,8 Tillhörig red AB Silwa (Carl H. Witt) i Hälsingborg, som inregistrerades den 8.7.38 och i nov 38 övertog ss Lydia från red AB Caledonia (Carl H.Witt) i Hälsingborg.Namnet blev då ändrat till Valen för att undvika förväxling med ss Lygia av Gtbg. Welldäckad. 1300 dw. 457 ihkr triplemaskin från N.E.Marine Eng.Works i Sunderland. -28.11.42 på resa Åhus-Gotenhafen i barlast blev Valen på ingående till Neufahwasser redd ,Danzig i hård NW kuling under vändning i

VALEN 15.9.43

den 250 meter breda kanalen vid Möweschantze am Hafenbahn påseglad av en ubåt som i 45 vinkel törnade mot BB-sidan på förkant av lucka 2 där några naglar gxxxk gick läck. (Ej krig) SKNEIII 247. Avfört 6.8.45.
I jan xgx 51 överfördes Valen till Carl H.Witts rederi AB Caledonia
Juli [illegible] 1953 såldes ångaren till Petersen & Albeck i Köpenhamn och nedskrotades vid bolagets område i fiskerihavnen i Köpenhamn. Red AB Caledonia trädde i likvidation den 26.4.54.Valen var bolagets enda fartyg.

GALLIA 22.9.43

TOLV FLYGLARM OCH FLERA BOMBRAIDER UNDER LOSSNING & LASTNING I EMDEN.

Journal

Tis 31.8.43 avgått Luleå 10.30 destinerad till Emden med last av järnmalm
Kl 12.43 lämnat lotsen vid Rödkallen.

Tors 2.9 kl 17.20 anlänt Stockholm för avmagnetisering.Kl 18.45 ankrat för natten i väntan på kompassjusterare.

Fre 3.9 07.15 lättat och börjat justera kompassetna.09.45 klar och avgått.

Sön 5.9 Angjort Hälsingborg för proviantering.

Mån 6.9 05.30 ankrat vid Kiels fyrskepp,erhållit marinlots 06.45 och fortsatt. Kl 07.55 ankrat för marinkontreoll. Fortsatt 08.18. Förtöjt i Holtenau sluss 09.30. Avgått från lsussen 9.50 - Skiftat lots vid Nübbel 12.40 - Förtöjt i slussen i Brunsbüttel 17.55. Kl 18.15 avgått ur slussen Kl 20.10 ankrat på Altenbruch redd i väntan på avgångsorder och dockplats i Emden. Kvarlegat på redden till

Lör 11.9 kl 11 erhållit order att lätta ankar och passera Cuxhaven kl 17. Lättat ankar kl 16. Fått marinofficer ombord i Cuxhaven kl 17. Ankrat 18.15 vid Elbe III fyrskepp i väntan på konvoj.

Sön 12.9 02.30 lättat och avgått i konvoj. Kl 14.20 engelska flygplan i sikte varvid eskortfartygen öppnat spärreld. Kl 16.30 ankrat å Borkum redd i väntan på dockplats.

Tis 14.9 kl 20 fått lots. Kl 21 flyglarm. Släckt alla ljus.

Ons 15.9 02.30 Faran över blåsts. 06.50 hivat upp och avgått mot Emden. Kl 10 f.m gått in i slussen i Emden.1155 avgått in i dockan. 12.35 förtöjda på törn på lossningsplats.

Tors 16.9 Ligger i Emden i väntan på lossningsplats. kl 23 flyglarm varvid en del av besättningen rott iland till skyddsrum.

Fre 17.9 oo.30 signal Faran över. Kl 10.30 Voralarm. Kl 12.05 flyglarm. Kl 1220 "Faran över." Kl 17.10 flyglarm,följt av faran över 17.10 Under dagen bunkrat 200 ton kol

Ons 22.9 09.30 förhalat till lossningskaj och förtöjt där kl 10.20 Kl 13 börjat lossa malmlasten med 2 kranar. Kl 20 slutat för dagen. Kl 20.30 Voralarm,förljt av flyglarm. Kl 20.45 flyganfall med intensiv luftvärmseld.Flyganfallen pågått till kl 23.En del bomber kreverat i dockområdet och bombsplitter slog i däckenhela tiden som luftvärnet var i aktion. Kl 23.40 blåstes signalen Faran över.

Tors 23.9 05.10 fortsatt lossa.Kl 12 var fartyget loss. Kl 13 förhalat till lastningsplats och förtöjt 14.10 i väntan på last. Flyglarm kl 18.

Fre 24.9 ligger på lasttörn, Flyglarm kl 10- 10.20 och kl 15.10- 15.20

Lör 25.9 07.55 börjat lasta koks.Avlsutat för dagen 20.18.Flygvarning blåsts kl 10.15-10.30 f.m

GALLIA 22.9.43

Sön 26.9 Fortsatt lastning kl 05.20 - 20.18. Flyglarm 21.30-22-20 med intensiv luftvärnseld. Kl 23.40 - 23.55 åter flyglarm.

Mån 27.9 04.45 flyglarm med LV-eld. 05.10 signal Faran över. Fortsatt lastningen 05.20. Kl 10 f.m uppehåll i lastningen p.g av flyglarm. Intensiv LV-eld. Överflygning av flera hundra bombplan som tydligt kunde ses i det klara vädret. Kl 11.20 fortsatt lastningen. 20.15 slutat lastningen för dagen. Kl 20.20 flyglarm, intensiv lv-eld. Splitter slagit i däcken hela tiden luftvärnet var i aktion. Faran över blåsts kl 23.50.

Tis 28.9 04.45 flyglarm med LV-eld. 05.30 Faran över. Fortsatt lastningen 05.30. Fartyget lastat 11.45, Fått lots och avgått 14.15. Ankrat å Borkum redd för konvoj 17.55. Kl 18.30 hivat upp o avgått i konvoj.

Ons 29.9 kl 10.45 passerat Cuxhaven. Kl 13 förtöjt i Brunsbüttel. Kl 14 avgått från slussen i Brunsbüttel. Kl 21 förtöjt i kanalen då flygvarning blåstes och konstgjord dimma utplånade sikten. Fortsatt kl 22. Förtöjt i Holtenau sluss 22.55.

Tors 30.9 00.30 avgått ur slussen i Holtenau. Kl 01.55 lämnat lotsen vid Kiels fyrskepp.

Lör 2.10 kl 19.10 förtöjt i Hammarbyhamnen i Stockholm.

Stockholm 4.10.43

Gösta de la Motte
1e styrman

A.Christiansson
Befh

E.J.G.Cronberg
2e styrman

(Insänt 12.10.43 till SKN av rederiet enär skada kunde ha uppstått av lv-splittret som fallit på däck.)

Ingen Skada

Avfört på SKN 28.11.45 Haveriet okänt för SÅAF.

Sex krigsfångar fripassagerare 1941 UDP- 1312

12.12.41 avgick Gallia, befh Nils Jönsson, från Stettin med kollast för Göteborg. Kl 18.30 stoppades hon av en polisbåt i Swinemünde och polis och militär gensomsökte fartyget efter förrymda franska krigsfångar. Fått lov att avgå kl 19. -Lördag 13.12 kl 07.20 lots vid Trelleborg. Fortsatt mot Falsterbokanalen, I gryningen kom 4 krigsfångar fram ur kolboxarna, utmärglade och svarta, kl 09 ytterligare två. Underrättat rederiet. Mån 15.12 lots vid Vinga. In till kaji Sannegårdshamnen 18.20 där polis avhämtade de 6 fransmännen Calonne, Roth, Trillon, Vejrich, Lorson och Ransinan som arbetat i en konservfabrik i Stettins hamn och som tagit sig över ett 2½ meter högt taggtrådsstängsel innan de nått Gallia och smugit sig ombord.

Data

Lastångare på 1880 brton byggd 1897 vid W.Gray i West Hartlepool av järn L. 85 B 12 Fänge & Påhlssons rederi i Hälsingborg. Ingen historik

INEZ 24.9.43

GÅTFULL BESKJUTNING VID TYSKA ÖSTERSJÖKUSTEN MELLAN BUK OCH ROSTOCK.

Journalutdrag

Fre 24.9.43 kl 07 avgick Inez av Västervik från Herrenwyk vid Lübeck med last av 442 ton tackjärn destinerad till Malmö. Kl 08 lämnade lotsen vid Travemündelvarefter resan fortsattes i tvångslederna med kurser i enlighet med tyska marinens kursanvisningar. Kl 12.45 svensk tid passerades boj nr7 med kurs på nästföljande boj. Kl 12.55, då fartyget befann sig mellan dessa bojar om ostlig kurs och gick parallellt med kusten mellan Buk och Rostock på c:a 11 km avstånd från land, hördes kraftig beskjutningfrån STBssida med tätt intill BB-sidan nedslående projektiler samt ett kraftigt vinande i luften över fartyget. Ett nedslag kom strax intill STB bog på c:a 10 meters avstånd. 7-8 nedslag observerades,sedan upphörde beskjutningen. Vädret var gott med lätt SW bris och något disig horisont.Något krigsfartyg kunde inte observeras varför beskjutningen antagligen kom från någon förläggning iland. Fartygets falgga var ny och väl synlig och dessutom var svenska flaggan målad på sidan av bryggan. Ett mindre tysk motorfartyg befann sig vid tillfället akterut om STB styrande på samma kurs ,men namnet på detta fartyg kunde inte urskilhas. Resan fortsattes och Inez anlände kl 11 den 25.9 till Malmö Befh insänt en anmälan om incidenten till Chefen för Öresundsmarindistrikt den 28.9. Samma dag avgick Inez efter lossning till Lübeck. Position för boj nr 7 är N 54 15′- 0.11 40′och position för boj nr 8 är N 54 15,1′- 0 11 48,3′.

Malmö27.9.43

P.Larsson — H.Ekberg — John Assarsson (?)
Styrman — Maskinist — Befh

(Rapporten sänts vidare till Chefen för Marinen)
(På UD arkiverad på "Sänkta & krigsskadade fartyg."

Incidenten saknas helt på KK och på SKN.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Eget Historik

Lastångare på 304 brton byggd 1914 vid Eriksbergs varv i Göteborg av järn. (Ex Greta) L L.38.9 B 6.8 Tillhörig Axel Verner Isidor Hansson i Västervik som i mars 1941 inköpt Greta från red AB Greta (Hugo Silvén) i Säffle, ett rederi som inregistrerades 21.1.39 med Gretas ägare kapten Silvén som huvudredare. Kapten Silvén var med då Greta sjösattes kl 12 den 20.6 1914 och på provturen den 10.7.14. Greta var av den lastdryga Jösseforstypen av kanalångare med ett stort rum, 2 luckor,maskin och inredning akter och skans i backen, 2 master och en gäckmast akter om skorstenen .410 dw Förlängd våren 1918 vid Eriksberg sedan slussarna i Trollhättan tillkommit

INEZ 24.9.43

Ursprungligen varhon 31,6 meter lång, i mars 1918 var hon 7 meter längre och i förlängningens utsträckning hade inbyggts en 30-tons vattenbarlast-tank. -Namnet Inez fick hon i mars 1941 efter 3-mastskonerten Inez av Västervikosm förlist i jan 1941 i isen i Öresund. I aug 1948 såldes Inez för 325000:- till Red AB Tern (Axel Hansson) i Västervik och fick namnet Inez Hans. Vintern 1950-51 ombyggdes fartygetvid Västerviks varv till ~~motorfartyg~~ motorfartyg med en 2 cyl 200 hkkr Bolinder-Munktell motor istället för den gamla 150 hkr ytkondenserade ångmaskinen och förságs med låg skorsten och automatiska lossningsanordningar för sandlaster. I dec 50 köptes hon av Underås Sandtag AB i Södertälje och blev Underås ~~Sandtag IV~~ Sandtag IV.med Ytterenhörna som hemort. -Den 20.3.52 sjönk hon vid Söder Mälarstrand i Stockholm efter att ha gått läck vid gång i vårisen med last av 450 ton sand och singel. Neptunbolagets Poseidon bärgade fartyget 22.3- 7.4 och förde henne till varv. - den 12.6.1963 sjönk Underås Sandtag IV ännu engång vid samma kajplats vid Söder Mälar-strand 10 i Sthlm, nedanför Mariahissen, och även nu med full last av singel och betonggrus. Hon sjönk så oväntatoch hastigt att skepparens 14-årige son Anders Johannsson som låg och sov i aktersalongen gick med i djupet,innan fadern hunnit få ut honom. En dykare från Neptunbolaget tog uppliket den 13,6 Ett oljefathade blockerat dörren så att pojken inte kunnat ta sig ut. Fartyget lyftes den 17.6 och bogserades till Ek-ensbergs varv. Fartygsinspektionens expertrer kund inte finna någon för-klaring till att fartyget plötsligt krängt över hårt åt BB och sjunkit på 10 meters djup.

HEMLIG

INGVAR 27.9.43

ENSAMT PLAN I LÅGANFALL VID HUBERT GAT - RORSMAN TRÄFFAD I BENET.

Rapport

Avgick Västerås mån 20.9.43 dest. till Emden. Last av 1477ton järnmalm.
Djupg F 17'2" - A 17'6" 18 ombv
Flyganfall mån 27.9 kl 11.20 c:a 10'från Borkum som ledarfartyg i tysk konvoj.WSW vind, grov sjö, byig luft. Befh varkt, utkik på bryggan. Rorsmannen lättmatros K.E.Karlsson fått högra benets vad genomskjuten. Ett flertal kulor genomborratfartygets STB bog, bordläggning, ankarspel, fockrigg,däcks hus, navigationshytt, luftrör, 2e maskinistens hytt, förrådsrum, styrmaskin samt träbeklädnaden å övrebryggans förkant och BB-sida.
Antaglig orsak till olyckan: krig.

Utdrag ur skeppsdagboken

Mån 20.9. kl 12.15 avgick Västerås.
Fre 24.9. 07.47 lots vid Kiels fyrskepp. Ankrat upp vid Laboe för tullkontroll 08.45. Lättat ankar 09.15 och fortsatt in i slussen i Holtenau. Erhållit order att avgå till Emden. Avgått kl 11 med kanallots ombord och anlänt Brunsbüttel 18.50.Erhållit order att ankra vid Altenbruch.Avgått 19.18 från Brunsbüttel pch ankrat 21.20 vid Altenbruch.
Lör 25.9 kl 17 lättat ankar o fortsatt resan. Lämnat lotsen 17.45 vid Cuxhaven och fått en B.O och en signalmatros ombord. Ankrta 19.30 vid Elbe II fyrskepp.
Sön 26.9 03.20 lättat o fortsatt. Kl 10.50 erhållit order från förpostbåten att vända och gå tillbaka till Elbe för vidare order. Kl15.10 ankrat vid Elbe II. Kl 18.45 fått order att avgå med konvojen kl 19.15. Hyvat ankar 19.20 och gått som ledarefartyg i konvojen.
Mån 27.9 10.25 fått lots vid Hubert Gat och fortsatt resan, tills kl 11.20 då fartyget blev utsatt för flyganfall varvid lättmatros Karlsson, som stod till rors,fick en kula genom högra underbenet. Vid tillfället befann sig befh, lotsen, en signalmatros och Ie styrman på bryggan.Fartyget träffades av ett 30-tal kulor och avsevärda skador uppstod på skrov och rigg. Karlsson bleb omedelbart förbunden för atthämma blodflödet. Kl 13.20 ankrat å Borkums redd för vidare order. Karlsson genast sänts iland tillsammans med 2e styrman för att få läkarvård.Han blev intagen på Borkums Marinehospital och fick kvarligga där t.v.
Tors 30.9 erhållit order 08.25 att med lots avgå från Borkum till Emden. Anlänt Emden 13.20 och förtöjt å anvisad plats i väntan på losseplats.

Emden 30.9.43

Albert Andersson befh

Skador: Under flyganfallet led fartyget följande skador,förorsakade av ksp-eld från ett störtplan som på låg höjd kom från BB för om fartyg

INGVAR 27.9.43

Ovan vl, på stb bog och brädgång träffades fartyget av 9 kulor varav en gick igenon bordläggningsplåten och in i kojen där en av eldarna låg och sov. En kula sprängde loss ett stycke av stativet på ankarspelet, ett vant i STB förliga fockrigg avskjutet, topprepet och bomtlajan till nr 2 lastbom sönderskjutet på flera ställen, 3 kulor gick genom plåtskottet och en genom dörren till 2e maskinistens hytt, en kula gick igenom proviantförrådet och an annan genom ett luftrör. Å bryggan genomborrades karthytten, styrmaskin och träbeklädnaden både på förkant och BB sida av ett flertal kulor.

Sjöförklaring på vicekonsulatet, Emden 4.10.43 (H)

Vicekonsul Tjarko Apetz.

Befh Andersson: Jag befann mig på bryggan och kanendast tillfoga rapporten att flygplanet kom helt plötsligt ner och besköt i överflygande konvojen samt då åter lika fort försvann.

Ie styrman Törneskog: Jag var på bryggan där kaptenen, lotsen och en signalmatros också befann sig. Det var regnbyig luft och vi hörde bullret av flygmotorer över oss utan att kunna se dem. Plötsligt hörde jag skarpa skott och tog plats akter om styrhytten. Samtidigt kom splitter från träbeklädnaden avbryggan där kulor gick igenom. Jag kunde inte obeservera planet emedan det flög över så hastigt. Lättmatros Karlsson blev träffad.

Matros Rydberg: Jag stod midskepps. Det var mulet väder. Jag hörde motorbuller i luften och helt plötsligt kom ett flygplan ner och flög över konvojen från BB mot STB i det det besköt fartygen varvid även vårt fartyg erhöll ett större antal kulor och enman sårades.

Eldare Svensson: Jag var föruti skansen då plötsligt ett plan kom ner och besköt vårt fartyg. Det hela försiggick mycket hastigt.

(Protokollet inkom KK 27.10.43 från konsulatet, Ansgarikirchhof 5, i Emden.)

Crew list

Befh Albert Andersson, Wernskjöldsgatan 10, Kalmar, 4.1.84 (17.7.43)
Ie styrman Alex C. Törneskog, Uppsala, 6.3.88 (28.6.43)
2e styrman Yngve K. Karlsson, Häverö, 4.12 .15
Chief O.I. Sahlin, Stockholm, 17.12.86
Maskinist A.V. Ökvist, Hortlax, 3.10.10
Stuert G.V. Sellin, Stockholm, 3.10.08
Kock K. Lundberg, Sölvesborg, 16.3.07
Matros Hjalmar K. Rydberg, Sthlm, 25.2.95 (18.4.43)
Matros B.V. Nyberg, Tryserum. 14.2.18

Forts

INGVAR 27.9.43

Crew list forts

Lättmatros S.B.Esplund, Åhus, 1.7.19

Lättmatros K.E.Karlsson, Malmbäck, 27.10.13 (Påskrivet i blyerts: kvar i Borkum)

Lättmatros K.V.Sepp, Kunda,Estland,19.7.21

Jungman K.L.Andersson, Åhus, 5.5.26

Smörjare E.L.Jansson, Stockholm, 24.4.89

Eldare Axel V.Svensson, Karlskrona, 18.11.00 (5.5.43)

Eldare K.V.Karlsson, Ålem, 4.12 09

Eldare K.B.Kruse, Karlskoga, 25.8 19

Signerad,Ombord 22.9.43
Befh

KK memorial 18.11.43 Ej för publicering

Nr 146 H

Orsak: Fartyget, som framfördes i tysk eskorterad konvoj,anfölls av ett engelskt flygplan, vilket vid överflygning bestöök fördäcket och kommandobryggan med sina kulsprutor. Ex officio

Bo Bergström

SKNEIII 287

Red AB Ingman, brev till SKN ,Sthlm 18.1.44

Vi översänder härmed avskrift av sjöförklaring. ...
Då fartyget sedan skadorna erhölls, endast varit i Sverige 2 gånger,vid första tillfället i Skellefteå och det andraanlände i barlast till Oxelösund för malmlastning, har lämplig plats för besiktnings utförande ej varit för handen.Vi hoppas emellertid att fartyget innevarande resa skall erhålla en kollast till Sydsvensk hamn och skola vi underrätta om när fartyget är disponibelt för besiktning.Om ni önska utföra densamma innan vi få tillfälle att företaga reparationerna, som vi beräkna utföra i samband med bottenmålning och översyn innan vårseglatsen börjar.

S.Bergendorf
Red AB Ingman

Besiktningsinstrument

Sjökapten Anders Edgren 31.3.44 på anmodan av SKN besiktigat Ingvars flyganfallsskaddr vid Ekensbergs varv,Stockholm.

Backen: 1 hål i STb bordläggning,svetsas o putsas.Panel i skansen losstages och repareras.

Ankarspelet: Båda mittelstativen & STB sidostativ förnyas i tackjärn Spelet isärtages och justeras.

Fördäck BB: 1 st trunkplåt vid lucka I kapas o förnyas 2500x600x10mm
1 st laskribba förnyas , 1 trunkplåt vid lucka 2 förnyas 1500x x600x10mm. En däcksplåt förnyas 3000x750x10 mm.

Forts

INGVAR 27.9.43

Förmasten: Ett vant & en bardun STB förnyas.
1 tvåskuret järnblock med topprepstalja förnyas.
Topprepswiren till lastbom nr 2 förnyas.
Bryggans frontskott: Plåtar riktas på 3 ställen,hålen igensvetsas.Panel i hytt förnyas som behövligt. Hyllor i förrådet repareras.
Vindskärmen: 14 st furubräder BB förnyas, en bräda kittas,lister komplett-eras. En glasruta förnyas.
Hytt under bryggan: Ny ytterdörr av ek, ny dörrpost av ek.
En soffgavel, en madrass förnyas.
En sidoventil förnyas med stormlucka,plåten svetsas o riktas
En kojgavel repareras, ett mahognyskåp dito.
1½ kvm masonite förnyas.
Bryggan: En däckshushörna riktas o 2 hål svetsas igen.
BB eldrumsluftrör: Ett hål svetsas o putsas

Rep.kostnad 5070 kr
Rep.tid 13 arbetsdagar.

SKN 21.4.44 ersatt Edgren med 110:-
SKN 11.4.47 till rederiet 4868:91

Egna noteringar

Historik

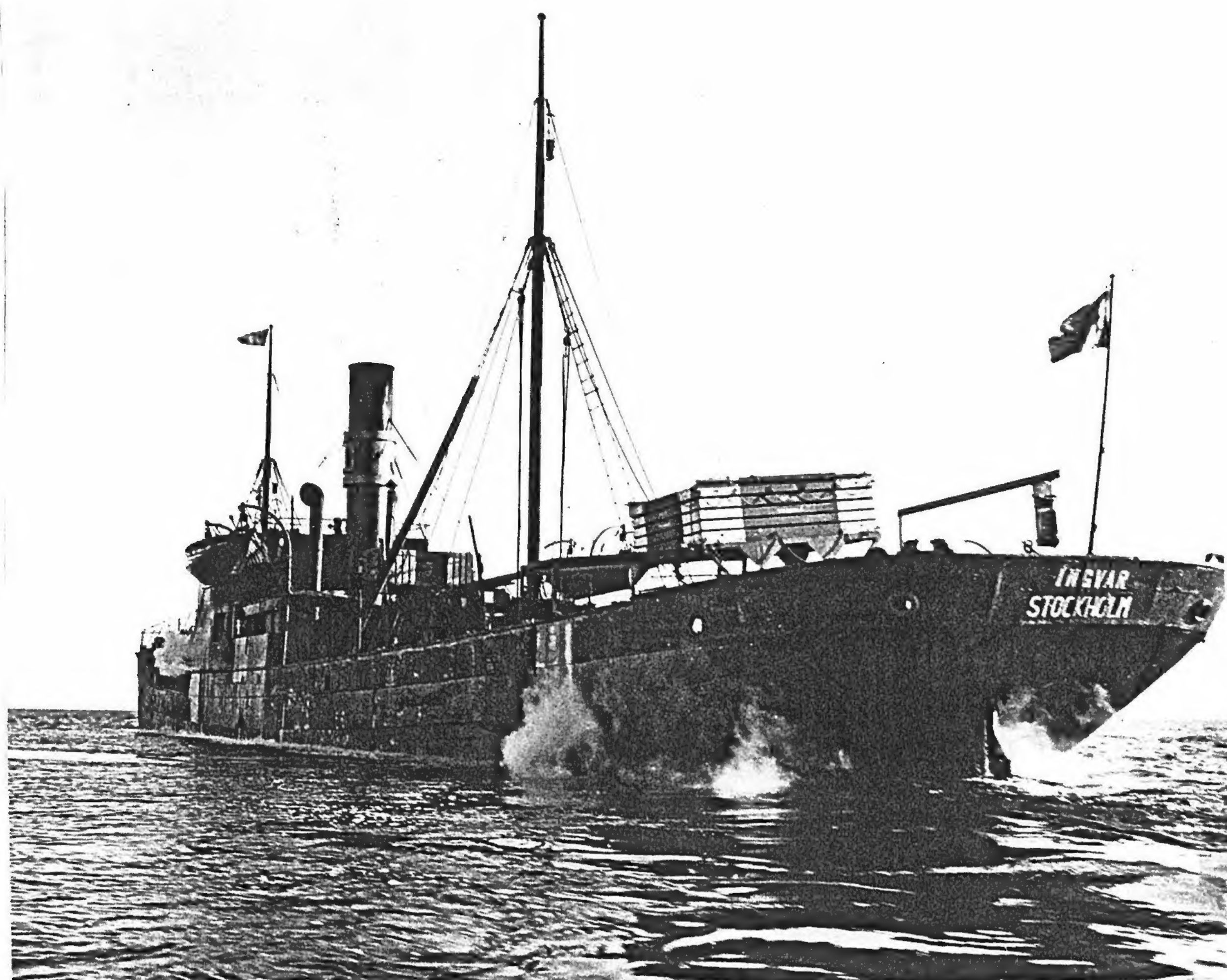
Lastångare på 1071 brton byggd 1879 vid W.Doxford & Sons i Sunderland av järn (Ex.Sara, Heros, Torwald, Hawthorn) L. 67,7 B 9,7 Tillhörig Red.AB Ingman (Torsten Carlbom) i Stockholm, som inköpt Sara i mars 42 från redAB Strim (Sven Salén) i Sthlm för 494.250:- kr. 1550 dw 500 ihkr
(Se civilhaverier 19.5.57)

INGVAR 27.9.43



Ingvar i Stockholm 12.3.44- Besättningsmän pekar på kulhål i däckshushörnet under bryggan.

INGVAR 27.9.43



IN GVAR vid Hävringe den 12.3.44 på väg in mot Stockholm, där sjökapten Anders Edgren besiktiagde skadorna 31.3 vid Ekensbergs varv.

BJÖRKÖ 27.9.43

FLYGATTACK MOT EMDEN-KONVOJ 10´NORR OM BORKUM FYR I INGVARS KONVOJ.

Journalutdrag

Mån 27.9.43 på resa Västerås -Emden med last av järnmalm fått lots ombord kl 10.55 vid Ems angöringsboj. Kl 11.15 då fartyget befann sig i konvoj c:a 10 mil NWtW½W från Borkum fyr utsattes konvojen för flyganfall varvid fartyget träffades av skott från automatvapen på följande ställen:

1) Ett skott i stävplåten om STB.
2) 4 skott genom bryggskärmarna.
3) Ett skott skadat STB riggvant.
4) Ett skott slagit av aktre flagglinan.
5) Ett skott slagit in i poopens förkansskott.

Lör 2.10 kl 16.40- 17.50 luftangrepp mot Emdens hamn .Bomber briserade i vattnet och på land varvid uppstod kraftiga skakningar i fartyget, Senare konstaterades att luftrören till 2ans och 5ans tankar om BB skakat loss från sina fästen under däck .

Emden 3.10.43

H.Boklund
1e styrman

O.Lindén
Befh

Skador för 63.567:98

Rexbolaget meddelade 13.3.47 på förfrågan SKN att "Kostnaderna i rubr. haverier ingå såsom de fem första posterna i en av SÅAF uppgjord haveriutredning av den 21.10.46,slutande på ett belopp av kr 63567:98,vilket belopp vi förstå att ni utbetalat till SÅAF.Haverierna är alltså reglerade.

Eget

Historik

Se Björkö 18.6.44 -Bombad i Hamburg

Övriga krigshaverier: 29.7.44

GUNDBORG SEGRELL 27.9.43

200 PLAN ÖVER BREMEN FÄLLT MINBOMBER OCH FOSFORKANISTRAR , 500 HEMLÖSA

Journal

Mån 27.9.43 kl 14.30 anlänt till Bremen från Oxelösund med malmlast
Kl 20.45 flyglarm. Senare häftig beskjutning av överflygande bombplan. Eldsvådor observerats på avstånd och ett flygplan sågs störta brinnande. Granatsplitter fallit ner ombord. Kl 23.40 blåstes Faran över.
Kl 16 hade 10 st flytvästar provbelastats med 7,5 kg tyngder.Kl 20 hade 7 av västarna sjunkit varför de halades upp. En livväst, vars förtöjningslina slitits av,antagligen av ett granatsplitter,saknades på morgonen 28.9
Ons 29.9 kl 11 avgått från Bremen destinerad till Oxelösund i barlast
Sön 3.10 anlänt till Oxelösund kl 12.

E.Zetterström
1e styrman

Oxelösund 3.10.43
Sven Haddorf
Befh

(SKN ersatt SÅAF 16.6.44 med 37:20 för en flytväst)

Egna noteringar

Raiden

Omkring 200 plan ur Bomber Command fällde på kvällen 27.9.43 875 spräng- och 5 kvartersbomber samt 1500 fosforbrandbomber över Bremen. 41 vuxna och 30 barn dödades, 81 sårades, 500 blev hemlösa. Andra bombförband fällde sina laster över små samhällen i Ostfriesland som Esens och Aurich där stor förödelse anställdes och över byar i Landkreis Wittmund och Norden.

56 plan nedskjutna

OKW gibt Bekannt 28.9: " Nordamerikanische Fliegerverbände versuchten am gestrigen Tage im Schutze der Wolken über die Deutsche Bucht nach Nordwestdeutschland einzudringen.Sie wurden von Deutschen Jagdgeschwadern zum Kampf gestellt und zersprengt. Damit wurde der vom Feinde beabsichtigte zusammengefasste Angriff vereitelt. Durch Bombenwürfe auf mehrere Orte und Landgemeinden im Küstenraum entstanden Verluste unter der Bevölkerung und Schäden an Wohnhäusern. In den vergamgenen Nacht führten Britische Bombenverbände Terrorangriffe gegen Hannover und Braunschweig . Jäger und Flakartillerie der Luftwaffe und Sicherungstreitkräfte der Kriegsmarine brachten über dem Reich und dem Westraum 56 meist 4-motorige Bomber zum absturtz.

Historik

Lastångare på 1551 brton byggd 1914 vid Antwerp Eng.Co Ltd i Hoboken,Antwerpen av stål. (Ex Agnes Harrison, Kallippe) L. 73,4 B 11.7 Tillhörig red AB Kjell (H.Jeansson) i Stockholm. Inköpt aug 1926 för 15000 pund från H.Harrison Shipping Ltd i Lonson som Agnes Harrison. Welldäckad, 763 ihkr.

GUNDBORG SEGRELL 27.9.43

från North Eastern Eng.Co i Sunderland. På resa W.Hartlepool-Kalmar med kokslast ,befh S.A.Haddoff,rände hon med 8 knop på grund sön 3.3.40 på utgående från Brevik vid Langesund och fick förrummet vattenfyllt.Flott-togs efter käktring av fördäckslasten den 6.3 av Norsk Bjergningskompagni Befh fälldes 20.12.40 av Sthlms rådhusrätt för att ha navigerat efter ett sjökort rättat till 1.1.33. Det blev 35 dagsböter à 6 kr. - 28.7.43 på resa Rotterdam-Sthlm med 2010 ton koks hade G.S en lättare kollision vid Hook van Hollands angöringsboj med ss Märta av Sthlm som slog sin BB-sida mot G.S STB-sida.Ett haveri som hemligstämplades i KK vol 32. - Övriga krigshaverier: se 27.1.44 & 6.8.44.

29.6.47 på ingående till Preston med massalast från Bureå grundstötte G.S på vid Lytham i Ribbles mynning och fick vid ebb slagsida och ut-sattes för sådana påfrestningar att brytningar uppstod midskepps som förstörde hela maskineriet. Den 13.7 bogserades hon av 2 högsjöbogserare till Öresundsvarvet i Landskrona för omfattande reparationer. - I maj 1955 såldes hon för 407500 kr till red AB Norlland i Härnösand och fick heta Lungö men blev upplagd 1957 och hämtades i okt 1960 av en tysk bogserbåt i Härnösand för sin sista resa till nedskrotning vid Sölvesborgs varv som köpt henne för 165.000kr . Svensk bogserbåtsstrejk tvingade varvet att anlita en tysk bogserbåt.

Krigshaverier: 27.1 & 6.8.44

\ Koll [illegible]